Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 19 / 21. APRIL 2021

Formel 1 in Imola: Verstappen siegt

Das WM-Duell spitzt sich zu

Formel 1: Aston Martin

Verzweiflung wegen Regeln

GTWC Endurance Cup

Porsche gewinnt Auftakt in Monza

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 19



Saisonauftakt der IndyCar-Serie

Álex Palou schockt die großen Favoriten



Nürburgring Langstrecken-Serie

Das Wetter hält – Sieg für „Grello"-Porsche



MotoGP: Rennen in Portimão

Quartararo überragt, Márquez beeindruckt

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

Leserservice:



GTWC

18 Mischverhältnisse in Monza: Der Saisonauftakt der GT World Challenge endete mit einem Sieg für Porsche



GLAENZEL

34 Moto2-WM in Portugal: Raúl Fernández fährt den Sieg ein. Marcel Schrötter landet auf der zehnten Position



ADAC

22 Wie steht es um die Zukunft der Rallye Deutschland? Nicht gut. Der ADAC lässt die Bewerbung schleifen

Editorial

Formel 1 Monza gegen IndyCar Alabama: Rennfans konnten am Wochenende am Fernseher den direkten Vergleich zwischen den beiden Topserien ziehen.

Es war ein Sonntag der Erkenntnis: Erst die Formel 1 aus Imola, spät am Abend dann IndyCar auf sport1+. Wer beides anschaute und verglich, war hin- und hergerissen. Ich nehme mein Urteil vorneweg: Die IndyCar-Serie bietet das bessere Produkt. Das fängt beim TV an: Der große Pferdefuß der F1 ist aus deutscher Sicht in diesem Jahr die fehlende Präsenz im Free TV, auch wenn es für Imola anders war, weil RTL für einmal zurückkehrte. sport1+ bietet (dankenswerterweise!) den Originalkommentar aus Amerika, da stecken Kompetenz und technischer Durchblick im vielköpfigen Kommentatorenteam.

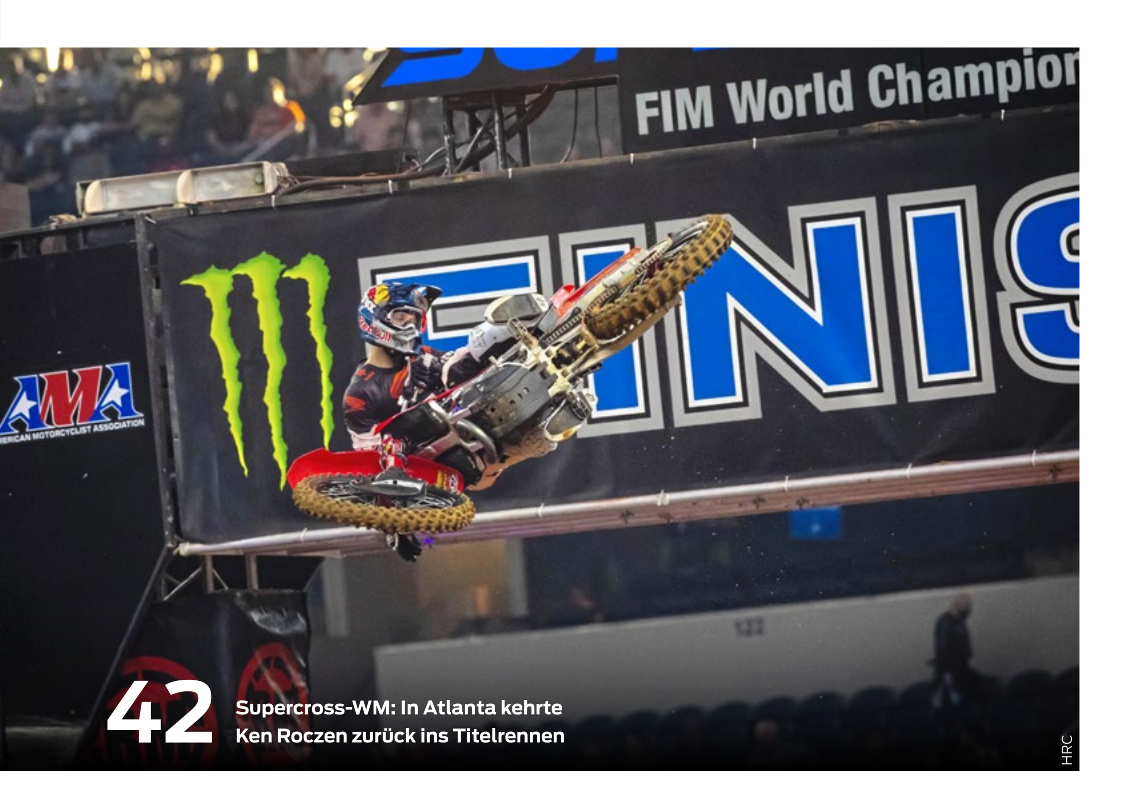
Das F1-Rennen in Imola profitierte von den nassen Bedingungen zu Rennbeginn – der Regen bleibt der beste Zeremonienmeister für die Formel 1. Zweiter Pluspunkt der F1 2021: wir scheinen wieder ein echtes Duell zu haben, Verstappen im Red Bull gegen Hamilton im Mercedes. Verstappen siegte, Hamilton wurde Zweiter, obwohl er phasenweise bis auf Platz 9 zurückgefallen war. Seine Aufholjagd war ebenso bemerkenswert wie verstörend: Begünstigt durch die DRS-Regeln konnte Hamilton Platz um Platz gutmachen, ohne viel Risiko.

Gut für ihn, schlecht für die Zuschauer. Die Zweikämpfe in der IndyCar-Serie sind anders gestrickt, denn mit dem Extraboost vom Push-to-Pass kann man angreifen – sich aber auch verteidigen, was die deutlich bessere Lösung darstellt als das „einseitige“ DRS-System, das den Angreifer bevorzugt. Der Vergleich zwischen Imola und Alabama hinkt allerdings ein wenig, denn der Barber Motorsport Park ist aufgrund seiner anspruchsvollen Streckenführung eher schlecht geeignet für Überholmanöver. Trotzdem war das IndyCar-Rennen mega spannend, nicht nur, weil der junge Spanier Alex Palou sein Debüt bei Chip Ganassi gewann. Während in der Formel 1 der Computer vorher ausrechnet, welche Strategie die schnellste ist, können wir uns im Optimalfall für zwei Runden an Undercuts und Overcuts laben, danach verpufft die Aufregung schnell. Die IndyCar-Serie steuert die Spannung gezielt über die Renndistanz: Fast alle Rennen liegen genau zwischen zwei Strategie-Optionen, also z. B. zwischen einer Zwei- und Dreistopp-Strategie. Wer weiter hinten fährt, spart Sprit und einen Stopp, und wenn die Gelbphasen mitspielen, kann man auch von weit hinten noch nach weit vorne fahren.

Wer vorne fährt, setzt auf Speed, hat aber keine Garantie, dass die Rechnung aufgeht. In Alabama siegte Palou als Zweistopper und schlug die „schnelleren“ Dreistopper. Dass er dabei als Greenhorn die Dreifaltigkeit von Speed, Reichweite und Reifenverschleiß perfekt managte, war bemerkenswert – mit Top-Leuten wie Power und Dixon im Genick.

Die IndyCars mögen technisch anspruchsloser sein, das Produkt auf der Strecke ist für Fans ein Quell der Freude. Gerade in Zeiten, wo sich die F1 von den deutschen TV-Fans abwendet, während sich die IndyCar-Serie ihnen zuwendet …

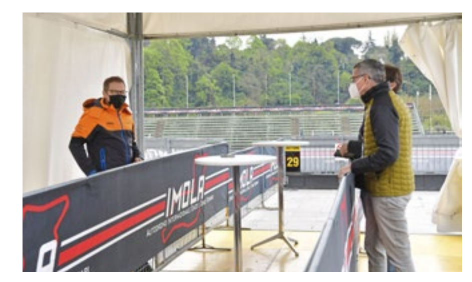
Marcus Schurig
Redakteur



42 Supercross-WM: In Atlanta kehrte Ken Roczen zurück ins Titelrennen

HRC


MSa-Paddock



TREFFEN AUF DEM DACH
Die FIA lässt sich immer wieder etwas Neues einfallen. Wegen Corona mussten die MSa-Reporter Tobias Grüner und Michael Schmidt ihre Gesprächspartner – hier McLaren-Teamchef Andreas Seidl – auf dem Dach des Boxengebäudes treffen.



RÜCKKEHR NACH IMOLA
Im letzten Jahr machten Corona und die Auflagen Michael Schmidt einen Strich durch die Rechnung. Dieses Mal ließ er sich sein persönliches Wiedersehen nach 15 Jahren mit Imola nicht nehmen.



ADIEU SCHNEE, HALLO ACTION
Als eine von wenigen Journalisten darf MSa-Reporterin Bianca Leppert bei der NLS ins Fahrerlager. Es gab einiges zu besprechen: Das Rennen war ein Leckerbissen – inklusive neuem Rundenrekord von Kévin Estre.



WIEDER KOMPLETT
Zum ersten Mal seit Ausbruch der Corona-Pandemie konnten in Portimão wieder beide MSa-Reporter, Imre Paulovits und Dian Sulistiyowati, ins MotoGP Media Center und direkt vom Ort des Geschehens berichten.

Mercedes-Piloten

Mit einem Sieg in Imola rückt Max Verstappen in der WM-Wertung bis auf einen Punkt an Lewis Hamilton heran. In dem spektakulären Chaos-Rennen hatte der Weltmeister auf Rang zwei Glück im Unglück. Ein heftiger Crash teilte das Rennen in zwei Teile.

Von: **Tobias Grüner**

Wer ist schneller: Red Bull oder Mercedes?

Bei Red Bull wusste man nach dem Rennen nicht ganz, ob man sich über den Sieg von Max Verstappen freuen sollte, oder ob nicht doch Ärger angebracht war, weil Lewis Hamilton ein Last-Minute-Comeback geschafft hatte. „Er war heute wirklich mit dem Glück im Bunde", stöhnte Teamchef Christian Horner.

Für den Weltmeister schien das Rennen nach seinem Ausritt in Runde 30 schon gelaufen. Das Rangieren aus dem Kiesbett und der Tausch des Frontflügels sorgten für eine Runde Rückstand. Erst der Rennabbruch nach einem Unfall von Bottas und Russell schenkte ihm den verlorenen Umlauf zurück und ermöglichte eine Aufholjagd von Position neun bis auf Rang zwei. Nur eine Frage war nicht beantwortet: Wer hatte das schnellere Auto? Nach der Qualifikation waren sich beide Top-Teams einig, dass Red Bull eigentlich einen Vorsprung von zwei Zehnteln habe. Nur durch die Patzer von Verstappen und Pérez stand Hamilton auf der Pole-Position.

Doch im Rennen änderte sich das Bild. Obwohl sich Hamilton im Duell mit Verstappen in der ersten Kurve einen Teil der Frontflügel-Endplatte abrasiert hatte, holte er kurz vor den Boxenstopps massiv auf den Red Bull auf. „Der Schaden kostete mindestens zwei Zehntel", wunderten sich die Mercedes-Ingenieure.

Und auch am Ende des Rennens drehte Hamilton groß auf. Mit freier Fahrt sicherte sich der 36-Jährige mit acht Zehnteln Vorsprung die schnellste Rennrunde. „Da hatte er aber auch Windschatten und DRS. Das hat ihm sicher sieben bis acht Zehntel geschenkt", war aus dem Mercedes-Lager zu hören. Horner bezifferte den Vorteil dagegen nur auf drei bis vier Zehntel.

Bei Red Bull sah man die Rennpace der Konkurrenz mit Sorge: „Schon in Bahrain wirkte Mercedes am Ende der Stints etwas stärker. Insgesamt liegen beide Autos aber sehr nah beieinander. Je nach Bedingungen ist mal der eine schneller und mal der andere." Zum aktuellen Zeitpunkt will Horner noch nicht spekulieren, wer die Nase vorne hat: „Mercedes konnte seit dem Bahrain-Test große Fortschritte machen. Warten wir noch zwei Rennen ab. Dann kann man konkrete Aussagen treffen."

Wer hatte Schuld am Crash: Bottas oder Russell?

Das Imola-Spektakel fand seinen Höhepunkt in der 31. Runde. George Russell kam auf der langen Geraden mit DRS und Tempo-Überschuss herangeflogen und setzte zur Attacke auf Valtteri Bottas an. Doch der Finne wehrte sich. Als er sah, von wo die Gefahr drohte, drückte er Russell immer weiter nach außen auf die feuchte Bahn, bis der Youngster schließlich die Kontrolle verlor. Bei dem Highspeed-Dreher räumte der Williams den Mercedes gleich mit ab. Noch im Kiesbett stellte Russell seinen Kontrahenten zur Rede. „Ich habe ihn gefragt: Willst du uns beide umbringen?"

Die Schuldfrage war aus Sicht des Engländers klar: „Er ist im letzten Moment rübergezuckt. Im Trockenen wäre es vielleicht okay gewesen, aber hier bin ich auf eine feuchte Stelle gedrängt worden." Russell deutete an, dass sich Bottas nur so hart verteidigte, weil es auch um das Mercedes-Cockpit für 2022 geht. „Das ist Bullshit", konterte Teamchef Wolff. Und auch Bottas wies den Vorwurf zurück: „Für solche Theorien habe ich leider meinen Aluhut vergessen. Ich ließ ihm eine Wagenbreite Platz. Dass es dort feucht ist, muss er vorher wissen."





Verstappen gewann den Start und hielt sich aus allen Scharmützeln heraus. Am Ende siegte er exakt 22 Sekunden vor Hamilton

WILHELM

auf Abwegen



Nach dem Unfall stellte Russell seinen Gegner zur Rede. Von Bottas gab es aber nur den Stinkefinger

JERRY ANDRÉ



Lando Norris musste im Finale nur Hamilton passieren lassen. Die Ferrari hatte der Brite trotz abbauender Soft-Reifen locker im Griff

MOTORSPORT IMAGES

Wolff schloss sich dieser Meinung an. „Die Bilder geben eine Tendenz in Richtung eines Fehlverhaltens von George." Der Teamchef fügte an, dass so ein teurer Unfall in Zeiten von Budget-Caps auch Auswirkungen auf die Entwicklungsmöglichkeiten habe. „Deshalb war diese Kollision beim Kampf um Platz 9 mehr als unnötig."

Die FIA-Kommissare konnten keinen Schuldigen ausmachen. Nach Untersuchung der Szene verzichteten sie auf Strafen. Die Bewegung von Bottas nach rechts sei nicht unnatürlich gewesen, heißt es im Urteil. Es habe sich um einen normalen Rennunfall gehandelt.

Hätte Hamilton eine Strafe verdient?

Als Hamilton in Runde 30 ins Kiesbett rutschte, schien das Rennen gelaufen. Doch mithilfe des Rückwärtsgangs konnte sich der Champion aus dem Sandkasten befreien. „Da hat er wirklich einen kühlen Kopf bewahrt", lobten die Ingenieure. Einige Beobachter fragten sich allerdings, ob das Rangieren von der Begrenzungsmauer quer durch das Kiesbett zurück auf die Strecke regelkonform war. Die Szene wirkte nicht ungefährlich.

„Es gibt keine Regel, die besagt, wie weit man rückwärts fahren darf", hieß es aus dem Mercedes-Lager. Und auch die Schiedsrichter sahen kein Grund einzugreifen. Es wurde noch nicht einmal eine Untersuchung eingeleitet. „Lewis ist aus dem Kiesbett bis zum Streckenrand rückwärts gefahren. Er wurde über Funk informiert, wo er sich befindet. Man muss bei so was immer die Umstände betrachten. In diesem Fall habe ich keinen Grund gesehen, die Szene an die Stewards weiterzuleiten", erklärte FIA-Rennleiter Michael Masi.

Warum verloren Stroll und Räikkönen Punkte?

Bei Lance Stroll und Kimi Räikkönen ließen die Regelhüter keine Milde walten. Beide kassierten nachträgliche Zeitstrafen, die sie im Ergebnis zurückwarfen. Stroll kostete das Duell mit Pierre Gasly fünf Strafsekunden und eine Position. In der Tamburello-Kurve hatte der Kanadier bei seinem Angriff die Strecke verlassen und anschließend die Position nicht wieder zurückgegeben.

Bei Räikkönen lag der Fall komplizierter. Der Iceman hatte sich kurz vor dem Restart in Runde 36 gedreht und zwei Plätze verloren. Der Kommandostand fragte bei der Rennleitung um Rat. Doch eine Antwort gab es nicht. Zur Sicherheit ließ man Räikkönen die Position halten.

Normalerweise darf man bei einem Platzverlust hinter dem Safety Car die alte Position nicht wieder einnehmen. Doch bei einem Restart ist das anders. Räikkönen hätte ungestraft nach vorne fahren können, solange er die alte Reihenfolge vor der ersten Safety-Car-Linie hergestellt hätte. Schafft ein Fahrer das nicht, muss er an die Box abbiegen. Weil Kimi nichts von beidem tat, kassierte er eine Zeitstrafe von 30 Sekunden, die ihn um vier Plätze zurück aus den Punkten warf.

War der Reifenpoker von McLaren richtig?

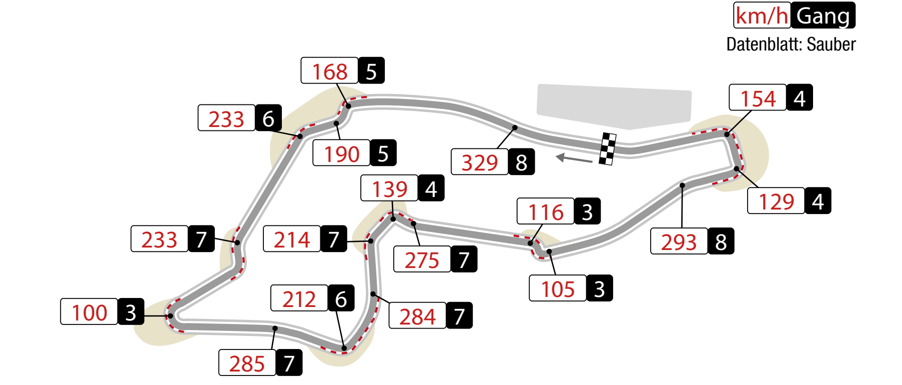
Nach dem Restart schickte McLaren seine Fahrer gegen den allgemeinen Trend mit Soft-Reifen auf die letzten 27 Runden. „Wir wollten beim Restart davon profitieren, dass sich die weiche Mischung schneller aufwärmt und mehr Grip bietet", erklärte Teamchef Andreas Seidl. Die Strategie ging auf. Kaum war das Rennen wieder freigegeben, schnappte sich Lando Norris den Ferrari von Charles Leclerc. Und er ließ dem Monegassen keine Chance zum kontern. Nur Hamilton musste sich Norris drei Runden vor Schluss noch geschlagen geben.

Der Medium-Reifen hielt zwar über die Distanz konstanter durch, trotzdem war die Entscheidung am Ende richtig. „Weil man sich in Imola gut verteidigen kann, kommt es nur auf die Reihenfolge an", erklärte Norris. Seidl war von dem Poker zunächst nicht so begeistert, ließ sich aber von den Strategen überzeugen: „Sie haben gesagt, dass es eine einfache Entscheidung sei. Die Taktik wurde genau mit den Fahrern besprochen. Die haben es perfekt umgesetzt." ■

GP EMILIA-ROMAGNA: 2. VON 23 LÄUFEN, 18. APRIL 2021

STRECKENDATEN

Streckenlänge:	**4,909 km**
Runden:	**63**
Distanz:	**309,049 km**
Zuschauer:	**0**
Wetter:	**9 Grad, bedeckt**
Topspeed Qualifikation:	**295,5 km/h (Russell)**
Topspeed Rennen:	**303,4 km/h (Pérez)**
Gangwechsel/Runde:	**38**
Volllastanteil:	**73 % (1210 m = 15,0 s)**
Pole-Position–1. Kurve:	**605 m**
Führungswechsel:	**2**



STARTAUFSTELLUNG

Pos.	Fahrer	Team, Zeit	Startnummer
1	Lewis Hamilton, GB	Mercedes, 1.14,411 min	44
2	Sergio Pérez, MEX	Red Bull-Honda, 1.14,446 min	11
3	Max Verstappen, NL	Red Bull-Honda, 1.14,498 min	33
4	Charles Leclerc, MC	Ferrari, 1.14,740 min	16
5	Pierre Gasly, F	Alpha Tauri-Honda, 1.14,790 min	10
6	Daniel Ricciardo, AUS	McLaren-Mercedes, 1.14,826 min	3
7	Lando Norris, GB	McLaren-Mercedes, 1.14,875 min	4
8	Valtteri Bottas, FIN	Mercedes, 1.14,898 min	77
9	Esteban Ocon, F	Alpine-Renault, 1.15,210 min	31
10	Lance Stroll, CDN	Aston Martin-Mercedes, keine Zeit	18
11	Carlos Sainz, E	Ferrari, 1.15,199 min	55
12	George Russell, GB	Williams-Mercedes, 1.15,261 min	63
13	Sebastian Vettel, D	Aston Martin-Mercedes, 1.15,394 min	5
14	Nicholas Latifi, CDN	Williams-Mercedes, 1.15,593 min	6
15	Fernando Alonso, E	Alpine-Renault, 1.15,593 min	63
16	Kimi Räikkönen, FIN	Alfa Romeo-Ferrari, 1.15,974 min	7
17	Antonio Giovinazzi, IT	Alfa Romeo-Ferrari, 1.16,122 min	99
18	Mick Schumacher, D	Haas-Ferrari, 1.16,279 min	47
19	Nikita Mazepin, RUS	Haas-Ferrari, 1.16,797 min	9
20	Yuki Tsunoda, JAP	Alpha Tauri-Honda, keine Zeit	22

Startnummer

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen[1]	Boxenstopps	Schnellste Runde
1.	Verstappen	63/61[2]	2:02.34,598 min = 151,276 km/h	I/m/m	1 (29,809 s)	1.17,524 min
2.	Hamilton	63/2	+ 22,000 s	I/m/m	2 (1.10,310 min)	1.16,702 min
3.	Norris	63	+ 23,702 s	I/m/s	1 (30,654 s)	1.18,259 min
4.	Leclerc	63	+ 25,579 s	I/m	1 (31,002 s)	1.18,379 min
5.	Sainz	63	+ 27,036 s	I/m	1 (30,856 s)	1.18,490 min
6.	Ricciardo	63	+ 51,220 s	I/m/s	1 (34,340 s)	1.19,341 min
7.	Gasly	63	+ 52,818 s	R/I/m	2 (1.03,345 min)	1.18,782 min
8.	Stroll	63[4]	+ 56,909 s	I/m	1 (31,138 s)	1.18,994 min
9.	Ocon	63	+ 1.05,704 min	R/I/m/s/m	3 (1.32,219 min)	1.19,417 min
10.	Alonso	63	+ 1.06,561 min	I/m	1 (30,864 s)	1.19,396 min
11.	Pérez	63	+ 1.07,151 min	I/m/s	1 (44,608 s)	1.18,334 min
12.	Tsunoda	63[4]	+ 1.13,184 min	I/m/s	1 (30,696 s)	1.18,353 min
13.	Räikkönen	63[5]	+ 1.34,773 min	I/m	1 (30,280 s)	1.19,422 min
14.	Giovinazzi	62		I/m	2 (1.02,041 min)	1.19,470 min
15.	Vettel	61	Aufgabe: Getriebe (P 14)	I/I/m/s	3 (1.42,710 min)	1.19,074 min
16.	Schumacher	61		R/I/s/m	2 (1.23.486 min)	1.19,193 min
17.	Mazepin	61		R/I/s/m	2 (1.02.668 min)	1.20,402 min
18.	Bottas	30	Unfall (P 9)	I/m		1.28,485 min
19.	Russell	30	Unfall (P 10)	I/m		1.26,543 min
20.	Latifi	0	Unfall (P 14)	I		

1) Reifenfolge: us = ultrasoft, ss = supersoft, s = soft, m = medium, h = hart, R = Regenreifen, I = Intermediate, S & G = Stop-and-go-Strafe, DT = Durchfahrtsstrafe, +5/10 = Zeitstrafe in der Box; 2) Runden in Führung, Bestwerte in Rot; 3) 10 Sekunden addiert; 4) 5 Sekunden addiert; 5) 30 Sekunden addiert

FAHRER-WM

1.	Hamilton	1*	44 Punkte
2.	Verstappen	1	43 Punkte
3.	Norris		27 Punkte
4.	Leclerc		20 Punkte
5.	Bottas		16 Punkte
6.	Sainz		14 Punkte
7.	Ricciardo		14 Punkte
8.	Pérez		10 Punkte
9.	Gasly		6 Punkte
10.	Stroll		5 Punkte
11.	Tsunoda		2 Punkte
12.	Ocon		2 Punkte
13.	Alonso		1 Punkt

* Anzahl Siege

TRAININGSDUELLE

Hamilton – Bottas	2 : 0
Verstappen – Pérez	1 : 1
Ricciardo – Norris	2 : 0
Vettel – Stroll	0 : 2
Alonso – Ocon	1 : 1
Leclerc – Sainz	2 : 0
Gasly – Tsunoda	2 : 0
Räikkönen – Giovinazzi	1 : 1
Schumacher – Mazepin	2 : 0
Russell – Latifi	2 : 0

KONSTRUKTEURS-WM

1.	Mercedes	1*	60 Punkte
2.	Red Bull-Honda	1	53 Punkte
3.	McLaren-Mercedes		41 Punkte
4.	Ferrari		34 Punkte
5.	Alpha Tauri-Honda		8 Punkte
6.	Aston Martin-Mercedes		5 Punkte
7.	Alpine-Renault		3 Punkte

GP EMILIA-ROMAGNA, FREIES TRAINING 1

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Valtteri Bottas	Mercedes	1:16.564 min	23
2.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,041 s	25
3.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,058 s	21
4.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 0,324 s	21
5.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,324 s	26
6.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,345 s	13
7.	Fernando Alonso	Alpine	+ 0,893 s	23
8.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 0,925 s	19
9.	Nicholas Latifi	Williams	+ 1,175 s	24
10.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,205 s	23
11.	George Russell	Williams	+ 1,302 s	25
12.	Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,319 s	16
13.	Lando Norris	McLaren	+ 1,371 s	16
14.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 1,420 s	23
15.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 1,494 s	24
16.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 1,664 s	15
17.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,796 s	20
18.	Nikita Mazepin	Haas	+ 2,259 s	22
19.	Mick Schumacher	Haas	+ 2,916 s	18
20.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 3,217 s	11

GP EMILIA-ROMAGNA, FREIES TRAINING 2

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Valtteri Bottas	Mercedes	1:15.551 min	25
2.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,010 s	26
3.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 0,078 s	30
4.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,283 s	30
5.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,820 s	28
6.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,860 s	25
7.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 0,868 s	26
8.	Lando Norris	McLaren	+ 0,934s	23
9.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 0,962 s	25
10.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,186 s	25
11.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,266 s	27
12.	Nicholas Latifi	Williams	+ 1,272 s	29
13.	Fernando Alonso	Alpine	+ 1,284 s	27
14.	Max Verstappen	Red Bull	+ 1,448 s	5
15.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 1,541 s	27
16.	George Russell	Williams	+ 1,628 s	31
17.	Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,722 s	27
18.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,730 s	24
19.	Mick Schumacher	Haas	+ 1,799 s	28
20.	Nikita Mazepin	Haas	+ 2,306 s	16

GP EMILIA-ROMAGNA, FREIES TRAINING 3

	Fahrer	Team	Zeit / Rückstand	Runden
1.	Max Verstappen	Red Bull	1:14.958 min	18
2.	Lando Norris	McLaren	+ 0,456 s	17
3.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,557 s	18
4.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,593 s	18
5.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,780 s	21
6.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 0,932 s	22
7.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,950 s	21
8.	Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,950 s	19
9.	Fernando Alonso	Alpine	+ 1,228 s	20
10.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,270 s	20
11.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,272 s	20
12.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,287 s	19
13.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,295 s	17
14.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 1,431 s	19
15.	George Russell	Williams	+ 1,469 s	20
16.	Mick Schumacher	Haas	+ 1,490 s	22
17.	Nicholas Latifi	Williams	+ 1,579 s	15
18.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 1,654 s	22
19.	Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,845 s	23
20.	Nikita Mazepin	Haas	+ 2,440 s	23

STATISTIK DES WOCHENENDES

30

Imola ist die 30. GP-Strecke, auf der sich Lewis Hamilton die Pole-Position sichern konnte. Damit baute er seinen Rekord vor Sebastian Vettel (23) aus. Es war bereits die 99. Pole seiner Karriere. Schon in Portimão könnte er also die 100 vollmachen. Sergio Pérez startete zum ersten Mal aus Reihe eins. Nur um 35 Tausendstel verpasste er die Hamilton-Zeit. So spannend wie in Imola ging es lange nicht in einer Qualifikation zu. Die ersten acht Piloten lagen nur durch 0,487 Sekunden getrennt. Dichter drängte sich das Spitzenfeld zuletzt beim GP Malaysia 2012. Für Vettel gab es nichts zu feiern. Der Heppenheimer verpasste nun schon zum 15. Mal in Folge die Q3-Runde. Bei Williams geht es dagegen aufwärts. Ein besseres Quali-Ergebnis gab es für das Traditionsteam zuletzt 2018 in Monza.

ZITAT DES RENNENS

„Ich kam mit DRS und Windschatten angeflogen. Bei Speeds von 340 km/h zuckst du nicht am Lenkrad. Das musste schiefgehen. Ich habe Valtteri gefragt, ob er uns beide umbringen wollte."

George Russell



XPB

Sergio Pérez muss noch etwas auf seine erste Pole-Position warten

FAHRERNOTEN


08/10 Ø 9,00
Lewis Hamilton
Mercedes AMG F1

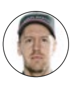

04/10 Ø 5,50
Valtteri Bottas
Mercedes AMG F1


09/10 Ø 9,50
Max Verstappen
Red Bull Racing


06/10 Ø 6,50
Sergio Pérez
Red Bull Racing


10/10 Ø 9,00
Lando Norris
McLaren

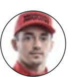

06/10 Ø 6,50
Daniel Ricciardo
McLaren

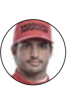

05/10 Ø 4,00
Sebastian Vettel
Aston Martin


08/10 Ø 7,50
Lance Stroll
Aston Martin


06/10 Ø 6,50
Fernando Alonso
Alpine F1


07/10 Ø 6,00
Esteban Ocon
Alpine F1


09/10 Ø 8,50
Charles Leclerc
Scuderia Ferrari


07/10 Ø 7,00
Carlos Sainz
Scuderia Ferrari


08/10 Ø 7,50
Pierre Gasly
Scuderia Alpha Tauri


04/10 Ø 6,50
Yuki Tsunoda
Scuderia Alpha Tauri


07/10 Ø 7,00
Kimi Räikkönen
Alfa Romeo Racing


07/10 Ø 6,50
Antonio Giovinazzi
Alfa Romeo Racing


05/10 Ø 6,50
Mick Schumacher
Haas F1 Team


04/10 Ø 3,50
Nikita Mazepin
Haas F1 Team


07/10 Ø 7,00
George Russell
Williams


05/10 Ø 5,00
Nicholas Latifi
Williams

Die Aston-Martin-Falle

Aston Martin sucht einen Schuldigen für die mäßigen Resultate. Das Team macht Politik gegen die neuen Aerodynamik-Regeln. Die Kampagne hat keine Erfolgsaussichten.

Von: **Michael Schmidt**

Es läuft nicht für Aston Martin. Der WM-Vierte des Vorjahres wollte in diesem Jahr auf das Podium der Konstrukteure fahren. Jetzt muss das Team froh sein, überhaupt ein paar WM-Punkte abzustauben. Der Absturz kommt zur schlechtesten Zeit. Als Racing Point durfte man noch verlieren, als Aston Martin ist man zum Erfolg verdammt. Sonst geht der schöne Plan von Teambesitzer Lawrence Stroll nicht auf. Highlights auf der Rennstrecke sollen der Automarke, von der er 25 Prozent besitzt, neuen Schwung geben.

Der kanadische Milliardär hat eine kurze Zündschnur. Weil nicht sein kann, was nicht sein darf, musste ein Schuldiger gefunden werden. Der Sündenbock



Lawrence Stroll hat eine kurze Zündschnur. Er braucht für Aston Martin den schnellen Erfolg. Deshalb muss für das Versagen ein Schuldiger her.

ist das neue Reglement, das den Autos Abtrieb raubt, um die Reifen zu schützen. Die Einschnitte an Unterboden, Diffusor und Bremsbelüftungen schaden nach Ansicht der Teamleitung den Autos mehr, die hinten tief fahren. Autos wie dem Mercedes und dem Aston Martin.

Nach dem enttäuschenden Saisonauftakt schickte Stroll seine Söldner los, Politik gegen die Regeländerungen zu machen. Für Teamchef Otmar Szafnauer ist der Fall klar: „Wir sind letzten November in Bahrain gefahren und haben gewonnen.



Sebastian Vettel kommt einfach nicht von der Stelle. Nach einem Seuchenjahr in Rot droht nun das Gleiche in Grün

XPB



JERRY ANDRÉ

Teamchef Otmar Szafnauer macht Politik gegen die neuen Regeln



MOTORSPORT IMAGES

Die Einschnitte am Unterboden warfen Aston Martin aus der Erfolgsspur



JERRY ANDRÉ

Vettel hat noch nicht das richtige Gefühl für seinen neuen Dienstwagen

Drei Monate später fahren wir hinterher. Was hat sich seitdem geändert? Nur die Aerodynamik.“ Mercedes-Teamchef Toto Wolff sieht zwar auch Nachteile für das eigene Fahrzeugkonzept, will aber nicht mehr nachkarten: „Man sollte die Sache jetzt auf sich beruhen lassen.“ Trotzdem nimmt er seinen Geschäftspartner Stroll in Schutz: „Es ist legitim, wenn Aston Martin die Frage stellt, welche Motivation hinter der Regeländerung stand. Vielleicht zielten die Maßnahmen ja auf uns, und Aston Martin ist jetzt der Kollateralschaden.“

Szafnauer behauptet, man habe schon früh gewarnt. Seiner Darstellung nach hätten sich bei einer Abstimmung drei Teams gegen das Änderungspaket ausgesprochen. Es soll sich dabei um Mercedes, Aston Martin und McLaren gehandelt haben. Bei Mercedes-Technikchef James Allison hört sich das anders an: „Wir waren uns alle einig über den Weg, wie der Abtrieb verringert werden sollte, und haben bei allen vier von zehn zur Wahl stehenden Punkten zugestimmt. Dabei haben wir uns auch gefragt, ob es jedes Konzept gleich stark betrifft oder uns das mehr wehtut als den anderen. Natürlich schwang die Angst mit, dass ein Wettbewerber profitiert. Es war auch bei den Änderungen am Frontflügel vor 2019 so.“

Gab es eine Abstimmung?

Kollege James Key von McLaren will auch nichts von einem Votum wissen: „Wenn der Anstellwinkel überhaupt einen Einfluss hat, dann nur einen kleinen. Wir haben alle in der Entwicklung für 2021 mit einem Auto angefangen, das eine Sekunde langsamer war als im Vorjahr. Entscheidend ist, wie man von dort weiterentwickelt hat. Wenn einer damals einen großen Nachteil für sich erkannt hätte, hätte er sich ja melden können.“

Laut FIA kam es nie zu einer spezifischen Abstimmung über die kastrierte Aerodynamik. Das erste Maßnahmenpaket wurde im Rahmen des großen Rettungsplans einstimmig abgesegnet. Im August wurden kleinere Finnen bei den hinteren Bremsbelüftungen und verkürzte Leitbleche im Diffusor beschlossen, weil Simulationen gezeigt hatten, dass der Abtriebsverlust nicht so groß war wie gewünscht. Widerspruch wäre zwecklos gewesen. Es handelte sich um Eingriffe zum Wohle der Sicherheit. Red-Bull-Teamchef Christian Horner bezeichnet das Säbelrasseln von Aston Martin als naiv. Einen Weg zurück gibt es nicht mehr. Aston Martin müsste sich außerdem fragen lassen, warum Mercedes mit einem fast baugleichen Auto die Kurve gekriegt hat.

Die FIA hat die Regeln nicht mit Absicht geändert, um dem einen Konzept zu schaden und das andere zu bevorzugen. Die Aerodynamik ist viel zu komplex geworden, als dass sich die FIA-Techniker diesen Effekt hätten ausmalen können. Prinzipiell gibt es bei Regelreformen immer Gewinner und Verlierer. 2019 wurden die Frontflügel kastriert. Das spielte den Autos mit flacher Anstellung einen Ball ins Tor. Damals beschwerte sich Red Bull. 2012 schrieb die FIA vor, dass die Auspuffendrohre ihre Luft nach oben abblasen müssen. Man wollte verhindern, dass der Auspuffstrahl den Diffusor versiegelt. Auch das traf die Topteams härter als die Verfolger. Weil sie ausgefeiltere Lösungen hatten.

Aston Martin könnte der Rückstand von einer halben Sekunde auf den vorderen Teil des Mittelfeldes teuer zu stehen kommen. Der Versuch, aufzuholen, könnte den Beginn der Entwicklung für das 2022er-Auto verzögern. „Noch liegen wir im Plan. Wir wollen nicht zu lange am 2021er-Auto festhalten und uns für 2022 beschädigen“, betont Szafnauer. Er gibt aber auch zu, dass der Erfolgsdruck das ändern könnte. Als Aston Martin darf man nicht einfach so die Flinte ins Korn werfen. Die unbeschwerte Zeit als Force India und Racing Point ist vorbei. Angeblich hat Stroll bereits Headhunter losgeschickt, die einen neuen Geschäftsführer suchen. ■

AUS DEM FAHRERLAGER

KEIN STRESS MIT HAMILTON

George Russell bestreitet, dass es Spannungen zwischen ihm und Lewis Hamilton gibt, seit er den Weltmeister letztes Jahr in Bahrain im Mercedes ersetzt hat: „Ich habe nicht mit ihm geredet, weil wir uns nicht über den Weg gelaufen sind. Er ist an einem Ende des Fahrerlagers, ich am anderen. Würden wir uns treffen, würden wir auch reden.“

RENNSTRECKE ZU KAUFEN

Aston Martin-Chef Lawrence Stroll verkauft seinen Spielplatz. Der kanadische Milliardär will seine Rennstrecke Mont Tremblant abstoßen. Der „kleine Nürburgring“ 120 Kilometer nördlich von Montreal war 1968 und 1970 die Heimat des GP Kanada und zwischen 1966 und 1971 Schauplatz vieler Can-Am-Schlachten. Stroll kaufte die Strecke im Jahr 2000 und modernisierte sie.

HUND UND SAURIER

Kinder fragen, Formel-1-Fahrer antworten. Diesmal wollte eine junge Italienerin von Lewis Hamilton und Sebastian Vettel wissen, welches Tier sie am liebsten für einen Tag wären. Vettel schwankte zwischen Vogel und Hund: „Das kommt aber auf das Herrchen an.“ Hamilton beamte sich zurück in die Urzeit: „Ich wäre gerne ein Flugsaurier, um die Welt von oben zu sehen. Für einen Tyrannosaurus Rex reicht es aber nicht. Dafür bin ich zu klein.“

FERRARI ALS ZUGABE

Die Vertragsverlängerung mit Charles Leclerc bis 2024 ist Ferrari teuer zu stehen gekommen.



MONACO/ MICHAEL ALESI

Ferrari für die Monaco-Sammlung

Der 23-jährige Monegasse bekommt nicht nur ein fürstliches Gehalt. Er hat sich auch den Ferrari SF90 zusichern lassen, mit dem er 2019 in Spa und Monza gewonnen hat: „Meine Garage ist leider nicht groß genug. Aber da, wo das Auto jetzt steht, ist es gut aufgehoben.“ Das Auto ist jetzt Teil der Sammlung von Prinz Albert in Monte Carlo.

PAPIERKRIEG FÜR NICHTS

Vor der Einreise nach Italien stand ein Papierkrieg. Um sich trotz Corona frei im Land zu bewegen, brauchte man eine Einladung des Veranstalters, einen offiziellen Arbeitsauftrag, verschiedene Freistellungsanträge von der Isolation und einen negativen Corona-Test. Weder bei der Einreise noch in Imola interessierte sich irgendjemand für diese Dokumente.

RICCIARDO SAUER

Daniel Ricciardo hatte die Betreiber des offiziellen F1-YouTube-Kanals als „Idioten“ bezeichnet, weil sie im Video mit den Saisonhighlights 2020 fast nur Crashs zeigten: „Wir sind die besten 20 Fahrer der Welt. Das kann doch nicht alles sein.“ In Imola ruderte der Australier zurück: „Ich stehe zu meiner Kritik, aber die Wortwahl war etwas zu heftig.“

FALSCHE HAUBE AUF

Mick Schumacher musste seine TV-Interviews für RTL und Sky zweimal drehen. Der Hintergrund: Schumacher hatte beim ersten Versuch die falsche Kopfbedeckung auf. Wegen der kühlen Temperaturen trug der Neuling eine blaue Wollmütze, auf der das Logo des Teamsponsors 1&1 fehlte. Der Internet-Dienstleister beschwerte sich. Er bat auch verschiedene Internetseiten, Bilder mit der Mütze gegen solche mit der Teamkappe zu tauschen.



JERRY ANDRÉ

Falsche Mütze – ohne Sponsoren

KOMMENTAR

Auf der Fahrt nach Imola haben wir uns zum Zeitvertreib einen F1-Podcast angehört. Da erzählten die vier Mercedes-Urgesteine Ron Meadows, Andrew Shovlin, Simon Cole und James Vowles über ihre Zeit mit dem Team. Das Quartett war schon in Brackley an Bord, als der Rennstall als BAR geboren wurde. Meadows ist heute Teammanager, Shovlin Entwicklungsdirektor an der Strecke, Cole Chefingenieur und Vowles Strategiechef. Die vier erzählten auch von dem Märchen, als Honda das Team aufgeben wollte, es dann Ross Brawn überließ und damit den Weg zum sensationellsten WM-Titel aller Zeiten öffnete. Grundstein für dieses Wunder war der Schachzug von Brawn, die Entwicklung des Honda RA108 früh einzustellen, um sich vor allen anderen auf das neue technische Reglement für 2009 vorzubereiten. Brawn GP hatte drei Monate Vorsprung. Der Trick funktionierte auch 2014. Diesmal mit dem Motor. Mercedes legte vor allen anderen mit der Entwicklung des Hybridantriebs los. 2022 ergibt sich diese Konstellation erneut. Neue Technikregeln, die alle Uhren auf null stellen. Wieder könnte der frühe Vogel den Wurm fangen. Nur einer macht es ganz konsequent. Der Klassenletzte Haas hat die Saison 2021 bereits abgeschrieben, bevor sie überhaupt begonnen hat, und sich damit mindestens fünf Windkanalsitzungen Vorsprung auf jeden anderen verschafft. Weltmeister wird der US-Rennstall nicht werden. Dazu fehlen ihm die Fahrer. Die Frage ist, warum nicht auch andere Teams den frühen Umstieg wagen. Alle wollen bis zum fünften Rennen warten und dann je nach WM-Situation entscheiden, ob sie jetzt ein Opfer für die Zukunft bringen. Die meisten sind Zwängen ausgesetzt. Mercedes und Red Bull können nicht so einfach einen möglichen Titel wegwerfen. Ferrari kann seine Fans nicht auf 2022 vertrösten. Alpine, McLaren, Aston Martin auch nicht. Zum Aufgeben ist der Name zu prominent. Alfa Sauber könnte es. Das wäre eine echte Chance für die Eidgenossen. ■



XPB

Brawn profitierte 2009 von einem frühzeitigen Entwicklungsbeginn



Michael Schmidt
Redakteur

Soll Alfa Sauber 2021 für 2022 opfern? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribuene@motorpresse.de

Formel 1

Türkei statt Kanada

Der GP Kanada steht zum zweiten Mal in Folge vor der Absage. Stattdessen soll die Türkei in den Kalender rücken. Auch der GP Japan ist bedroht. Jetzt macht sich Honda für sein Abschiedsrennen stark.

Von: **Michael Schmidt**

Montreal hat kein Glück mit der Corona-Pandemie. 2020 lag der Termin mitten in der ersten großen Infektionswelle. Als Stadtrennen konnte man einen großen Ansturm von Fans nicht verantworten. Jetzt wird Kanada gerade von der dritten Welle erfasst. Die Brasilien-Mutation P1 macht sich breit. Die Einreisebestimmungen verlangen 14 Tage Quarantäne. Das Gleiche bei der Rückkehr nach Europa. Das ist nicht praktikabel. Für den Veranstalter in Montreal bauten sich weitere Hürden auf. Ohne Zuschauer wäre der finanzielle Verlust zu groß gewesen.

Auch der GP Japan ist in Gefahr. Viel wird davon abhängen, ob die Olympischen Spiele stattfinden. Wenn ja, gehen der Politik die Argumente dafür aus, den Grand Prix zu verbieten. Zumal sich Honda für die Austragung starkmacht. Man will den einheimischen Fans unbedingt ein echtes Abschiedsrennen mit Siegchancen bieten. Außerdem gibt es mit Yuki Tsunoda wieder einen japanischen Fahrer, mit guten Erfolgsaussichten. ■



XPB

Die strengen Quarantäne-Bedingungen lassen den Kanada-GP nicht zu

Formel 1

Fauler Kompromiss

Nach langen Diskussionen steht es jetzt fest. Die drei Sprintrennen finden statt. Die Teams werden dafür entschädigt. Der Auszahlungsmodus ist kompliziert und ein fauler Kompromiss.

Von: **Michael Schmidt**

Da hat sich die Formel 1 wieder mal eine Grube gegraben. FIA und F1-Management gaben den Forderungen der Teams nach, sich für die drei geplanten Sprintrennen in Silverstone, Monza und Interlagos entschädigen zu lassen. Ein Teamchef warnt: „Die Teams werden jetzt immer auf der Matte stehen, wenn etwas extra Geld kostet." Um es allen recht zu machen, haben sich die Parteien auch noch ein extrem kompliziertes Entschädigungssystem einfallen lassen. Die Teams hatten zunächst Extra-Kosten von bis zu 400 000 Dollar eingefordert. Ohne Unfallschäden.

Nach langen Verhandlungen ließen sich die Erfinder des Mini-Grand-Prix jetzt dazu breitschlagen, jedem Rennstall pro Sprintrennen eine Prämie von 100 000 Dollar extra auszuzahlen. Außerdem dürfen die Teams jeweils noch 50 000 Dollar aus eigenen Mitteln einsetzen, ohne dass diese Summe in den Budgetdeckel eingeht. Unfallschäden werden extra abgerechnet. Dafür gibt es eine Art Versicherung. Die Teams dürfen maximal 200 000 Dollar aus ihrem Budget dafür verwenden, Schäden zu beheben, die nachweislich aus einem Unfall in einem der Sprintrennen entstanden sind. Auch dieses Geld wird nicht für den Kostendeckel angerechnet. Das wirft allerdings Fragen auf. Wie berechnet man den Wert der gecrashten Teile? Eine Komponente am Ende ihrer Lebensdauer ist billiger als eine, die gerade neu gebaut wurde. ■



XPB

Wenn es in den Sprintrennen zu Unfallschäden kommt, gibt es extra Geld

NACHRICHTEN

POLSTER FÜR VERLUSTE

Die Teams dürfen in diesem Jahr wieder deutlich mehr Geld von Liberty erwarten als im Seuchenjahr 2020. Das F1-Management hat Einnahmen wie 2019 prognostiziert, hält sich aber eine Hintertür offen. Falls Veranstalter in Schwierigkeiten kommen sollten, könnten sich die Gesamteinnahmen um bis zu 50 Millionen Dollar reduzieren.

MEHR GEISTERRENNEN

Der GP Portugal und der GP Spanien werden nach derzeitigem Stand ohne Zuschauer stattfinden. Den Behörden ist trotz stark gesunkener Infektionszahlen das Risiko zu groß. Im letzten Jahr wurden in Portimão noch 27500 Zuschauer zugelassen. Barcelona war schon 2020 ein Geisterrennen.

BLACKOUT AM FREITAG

Ein Schaden an einem Glasfaserkabel hätte die Formel 1 im ersten Freitagstraining zum GP Emilia-Romagna fast lahmgelegt. Die Datenübertragung und der Funk fielen zum Großteil aus. Nur ein Teil der TV-Kameras sendete Bilder. Die Zeitnahme griff auf ein Notsystem zurück. Das führte zu Missverständnissen und Kollisionen auf der Strecke. Die Fahrer wurden angewiesen, beim geringsten Motorproblem sofort stehenzubleiben. „Wir haben gesehen, wie verwundbar wir sind", urteilte Aston-Martin-Teamchef Otmar Szafnauer.

GRÜNES LICHT FÜR MIAMI

Der lokale Gemeinderat hat im zweiten Anlauf endlich die Genehmigung für F1-Rennen in Miami gegeben. Die Veranstalter haben daraufhin direkt einen Zehnjahresvertrag mit der Formel 1 abgeschlossen. Der erste Grand Prix steigt schon 2022. Gefahren wird auf einem 5,41 Kilometer langen Kurs rund um das Football-Stadion. Die Strecke beinhaltet 19 Kurven und drei lange Geraden, auf denen Top-Speeds von 320 km/h erreicht werden sollen.



Álex Palou, Neuzugang bei Chip Ganassi Racing, feiert nach einem nahezu fehlerfreien Rennen seinen ersten Sieg in der IndyCar Series

INDYCAR/JOE SKIBINSKI

Favoritenschreck

Bestmöglicher Einstand: Álex Palou gewinnt direkt bei seinem Debüt für Chip Ganassi Racing. Der Spanier setzte eine Zwei-Stopp-Strategie perfekt um und konnte am Ende den heranstürmenden Will Power hinter sich halten. Rookie Romain Grosjean überzeugt mit Platz 10.

Von: **Philipp Körner**

Vor einem halben Jahr deutete vieles darauf hin, dass die IndyCar-Karriere von Álex Palou nach nur einer Saison beendet sein könnte. Trotz einiger Ausrufezeichen zu Beginn haderte der Rookie aus der Provinz Barcelona lange mit sich und seinen Ergebnissen in der zweiten Saisonhälfte. Palou wusste: Er hat nicht das nötige Budget für ein weiteres Jahr, ohne gute Resultate kann er keine Top-Teams auf sich aufmerksam machen. Eine Situation, an der schon unzählige Youngster vor ihm zerbrochen sind. Doch die harte Arbeit des Talents blieb nicht verborgen. Sein letztjähriger Teamchef Dale Coyne wurde nicht müde, Palous Leistungen zu loben. So habe sein Schützling angesichts der minimalen Trainingszeit und des vollgepackten Corona-Kalenders fantastische Leistungen gezeigt. Nur das nötige Glück habe häufig gefehlt.

Zu einem ähnlichen Schluss müssen auch Chip Ganassi und der Teamdirektor seiner Truppe, Mike Hull, gekommen sein – beide seit Jahrzehnten als Talentförderer bekannt. Das Top-Team aus Indianapolis gab Palou den Platz des in Ungnade gefallenen Felix Rosenqvist. Nur wenige Monate später konnte Palou das Vertrauen nun zurückzahlen.

Massencrash in Runde 1

Die erste Pole-Position des Jahres sicherte sich jedoch McLaren-Pilot Patricio „Pato" O'Ward. Dahinter reihten sich Alexander Rossi (Andretti Autosport) und Álex Palou ein, der schon in den Trainings mit schnellen Zeiten geglänzt hatte. Der erstaunlich schnelle Romain Grosjean verpasste nur knapp den Einzug in die Top-6-Qualifikation und startete als bester Rookie von Platz 7 in sein erstes IndyCar-Rennen.

Direkt in der ersten Runde sorgte ein unglücklicher Dreher von Josef Newgarden für einen heftigen Auffahrunfall. Der zweifache Champion verlor ausgangs der vierten Kurve die Kontrolle über seinen Penske-Chevy und rutschte hinaus ins Gras. Von dort aus pendelte das Auto wieder zurück auf die Strecke und blockierte kreiselnd den Weg für die Verfolger. „Als ich über die Kuppe kam, stellte sich das Auto quer", erklärte Newgarden. „Ich dachte erst, ich könnte es wieder einfangen, doch dann hat mich das Gras weggedreht." In dem darauffolgenden Chaos wurden neben dem Chevy von Newgarden die Autos von Ryan Hunter-Reay, Colton Herta, Felix Rosenqvist und Max Chilton besonders in Mitleidenschaft gezogen. Allerdings waren nur die Renner von Newgarden und Hunter-Reay irreparabel. Titelanwärter Herta, der nach großen Reparaturen noch einige Runden abspulte, ärgerte sich: „Es stehen noch viele Rennen aus, und jeder hat mal schlechte Tage in einer Saison. Doch es tut mir leid für das Team. Sie haben schon nach meinem Crash am Samstag viel am Auto arbeiten müssen."

> „Wir haben heute sehr viel gelernt und können wirklich stolz auf das Resultat sein. An die fliegenden Starts muss ich mich allerdings noch etwas gewöhnen."
>
> Romain Grosjean

Alte Garde vs. neue Stars

Ähnlich wie beim Rennstart kam der Führende O'Ward auch nach der ersten Safety-Car-Phase gut vom Fleck, kämpfte danach jedoch schnell mit Übersteuern. Noch bevor Rossi einen richtigen Angriff gegen den Mexikaner setzen konnte, musste die zweite Neutralisierung ausgerufen werden: Jimmie Johnson, der sich vorher noch mit etwas Glück

PUNKTESTAND FAHRER

nach dem 1. Rennen

	Fahrer	Punkte
1.	Álex Palou	53
2.	Will Power	41
3.	Scott Dixon	35
4.	Patricio O'Ward	34
5.	Sébastien Bourdais	31
6.	Rinus VeeKay	29
7.	Graham Rahal	26
8.	Marcus Ericsson	24
9.	Alexander Rossi	22
10.	Romain Grosjean	20

durch den „Big One“ geschummelt hatte, drehte sich in Runde 10 hinter dem Ed-Carpenter-Piloten Rinus VeeKay – der siebenfache NASCAR-Cup-Champion hatte laut eigener Aussage die „Dirty Air“ unterschätzt. Johnsons Wagen blieb zwar unbeschädigt, musste aber wieder angelassen werden. Chip Ganassi Racing verschrieb dem 45-jährigen Rookie daraufhin eine konservative Strategie, welche in einen 19. Platz mündete.

Dank ausbleibender weiterer Cautions entwickelten sich nach dem zweiten Restart in Runde 13 zwei Boxenstopp-Pläne vorne. Álex Palou, Will Power und Scott Dixon versuchten, das Rennen mit nur zwei Stopps zu beenden, und setzten deswegen früh auf ein intensives Reifen- und Sprit-Management. Pato O'Ward und Alexander Rossi wählten hingegen den klassischen Drei-Stopp-Ansatz, der über eine schnellere Pace funktionieren sollte. Ein Plan, der anfangs besonders bei „Pato“ vielversprechend aussah.

Enger Schlusssspurt

In Runde 44 sorgte A. J.-Foyt-Mann Sébastien Bourdais dann für den ersten von mehreren Dämpfern für O'Ward. Der für seine harten Bandagen bekannte Franzose drückte sich rustikal am Mexikaner vorbei, der danach außerdem von Graham Rahal und Rinus VeeKay überholt wurde. O'Ward verlor so nicht nur massiv Zeit auf die Zwei-Stopper, sondern wurde von weiteren Drei-Stoppern unter Druck gesetzt. Zusätzliche kleine Probleme bei nun vollem Risiko ließen O'Ward deutlich hinter Palou, Power und Dixon fallen. Dazwischen schob sich ein wieder mal solider Marcus Ericsson, der schlussendlich noch auf Rang 8 zurückfiel.

An der Spitze schien der Sieg von Palou lange sicher zu sein. Will Power konnte sich in den letzten Minuten aber mit aufgespartem Push-to-pass noch an den Spanier herankämpfen. Am Ende lagen 0,4 Sekunden zwischen den beiden. Das Podium komplettierte der Titelverteidiger Scott Dixon, der – typisch für ihn – lange unter dem Radar blieb. Pato O'Wards verzweifelte Aufholjagd endete auf Platz 4 – ein herber Rückschlag für den McLaren-Youngster, dem im Falle eines Sieges ein Formel-1-Test von Zak Brown versprochen wurde.

Für Romain Grosjean sprang nicht nur ein Top-10-Platz, sondern auch das beste Rookie-Ergebnis heraus. Penske-Neuzugang Scott McLaughlin beendete ein unauffälliges Rennen auf P14. ■


INDYCAR/JOE SKIBINSKI

Josef Newgardens Dreher provozierte eine Massenkarambolage


INDYCAR/JOE SKIBINSKI

Gelungenes Comeback: Romain Grosjean fuhr teilweise an der Spitze mit


INDYCAR/JOE SKIBINSKI

Jimmie Johnson zahlte früh Lehrgeld, freute sich aber über die Zielankunft

INDYCAR, BARBER MOTORSPORTS PARK (ALABAMA)

1. von 17 Rennen; Renndistanz: 90 Runden (207 Meilen)

	Fahrer	Team / Motor	Zeit
1.	Álex Palou	Chip Ganassi-Honda	1:52:53,0361 h
2.	Will Power	Penske-Chevrolet	+ 0,4016 s
3.	Scott Dixon	Chip Ganassi-Honda	+ 2,9881 s
4.	Patricio O'Ward	Arrow-McLaren-SP-Chevrolet	+ 3,9741 s
5.	Sébastien Bourdais	A. J. Foyt-Chevrolet	+ 10,6967 s
6.	Rinus VeeKay	Ed Carpenter-Chevrolet	+ 13,8750 s
7.	Graham Rahal	Rahal Letterman Lanigan-Honda	+ 18,7387 s
8.	Marcus Ericsson	Chip Ganassi-Honda	+ 20,0700 s
9.	Alexander Rossi	Andretti-Honda	+ 20,5601 s
10.	Romain Grosjean	Dale Coyne-Honda	+ 45,0805 s


INDYCAR/CHRIS OWENS

Nächste Station: „St. Pete“ (25.4)

NACHRICHTEN

TV-DEAL OFFIZIELL
Sport 1+ überträgt in diesem Jahr alle Rennen der IndyCar. Zehn Läufe und einen der beiden Qualifikationstage für das Indianapolis 500 zeigt der Pay-TV-Ableger live mit Originalkommentar, die weiteren Rennen werden als Aufzeichnung ausgestrahlt. Darüber hinaus gibt es den Saisonhöhepunkt Indy 500 live im Free-TV bei Sport 1 zu sehen. Wie bei der NASCAR wurde zudem eine Sublizenzvereinbarung mit Motorvision TV geschlossen. Der Münchener Bezahlsender plant nach aktuellem Stand mit sechs Rennen und dem Qualifikationstag am 22. Mai.

SORGE UM TORONTO
Angesichts steigender Infektionszahlen und einer nur schleppend anlaufenden Impfkampagne steht das Kanada-Gastspiel der IndyCar auf der Kippe. Der Präsident und Chef der IndyCar-Mutterfirma Penske Entertainment Corp., Mark Miles, erklärte, dass man zwar noch mit dem beliebten Stadtkursrennen am 11. Juli plane, aber im Notfall kurzfristig mit einem Doppellauf bei einem anderen Saisonevent reagieren könne.

INDY-LIGHTS-COMEBACK
Nach einjähriger Corona-Pause fuhr die Indy-Lights-Serie am Wochenende wieder im Rahmenprogramm der IndyCar. Das US-Gegenstück zur Formel 2 kann auf eine lange Tradition zurückblicken, hatte in der jüngeren Vergangenheit jedoch häufig nur kleine Starterfelder. In diesem Jahr sind 13 nun mit Halo ausgestattete Autos der Marke Dallara am Start. Der Auftaktsieg ging an den Schweden Linus Lundqvist (Global Racing Group with HMD Motorsports), Lauf 2 gewann sein litauisch-amerikanischer Teamkollege David Malukas. Die weiteren 2021er-Stationen: St. Petersburg, Indianapolis (Rundkurs), Detroit, Road America, Mid-Ohio, Toronto, St. Louis, Portland und Laguna Seca.

European Le Mans Series: WRT-Team holt Sieg mit LMP2-Prototyp

WRT und Kubica: Sieg beim Debüt!

Ursprünglich wechselte das belgische WRT-Team in die European Le Mans Series, um die Grundlagen des LMP2-Prototypensports zu erforschen und sich für zukünftige Werkseinsätze in Stellung zu bringen. Und jetzt das: erster Sieg beim ELMS-Debüt in Barcelona!

Von: **Marcus Schurig**

Das WRT-Gespann Robert Kubica, Louis Delétraz und Yifei Ye hat den ersten Lauf der European Le Mans Series (ELMS) in Barcelona gewonnen. Nach 20 Rennminuten übernahm der WRT-Oreca-07-Gibson mit der Startnummer 41 die Führung vom GDrive-Team (Rusinov/Colapinto/de Vries), das das Rennen von der Pole-Position in Angriff genommen hatte.

Louis Delétraz und Yifei Ye konnten die Führung in ihren Stints kontinuierlich ausbauen, sodass Schlussfahrer Robert Kubica die Sache am Ende nur noch nach Hause fahren musste. „Wir hätten uns natürlich kein besseres Debüt in der LMP2-Klasse erträumen können“, sagte WRT-Teamchef Vincent Vosse. „Wir haben uns wirklich akribisch auf die LMP2-Klasse vorbereitet, und das hat sich ausbezahlt. Dazu haben die Fahrer einen tadellosen Job erledigt. Für uns war es extrem wichtig, in Barcelona unter Beweis zu stellen, dass wir auch im Prototypensport auf Anhieb voll wettbewerbsfähig sind – und dieser Nachweis ist uns auch gelungen. Ich bin wirklich sehr stolz auf meine Truppe!“ WRT siegte mit 22 Sekunden Vorsprung auf das Panis-Team (Canal/Stevens/Aubry), der dritte Platz ging an United Autosports (Hanson/Aberdein/Gambl). ■

Sportwagen-WM (WEC): GT-Klassenwechsel erst 2023?

Porsche & Ferrari stützen GTE-Pro

Währen die IMSA-Serie in Amerika bereits einen Schlussstrich unter die GTE-Ära gesetzt hat, will die Sportwagen-WM die Fahrzeugklasse bis Ende 2022 ausschreiben. Die GTE-Am-Klasse soll sogar bis Ende 2023 am Leben erhalten werden.

Von: **Marcus Schurig**

Die GTE-Klasse ist tot, das ist mittlerweile allen Beteiligten klar. Die amerikanische IMSA-Serie hat das Thema schon im Januar zu den Akten gelegt und will 2022 die GTE-Pro-Klasse, die in Amerika GTLM heißt, durch eine GTD-Pro-Klasse mit GT3-Fahrzeugen ersetzen. In der Sportwagen-WM (WEC) dauern die Dinge wie gewöhnlich etwas länger: Der Serienbetreiber hat die Entscheidung in die Hände der beiden verbliebenen GTE-Hersteller Porsche und Ferrari gelegt. Unter sportlichen Gesichtspunkten sind zwei Hersteller eigentlich keine optimale Lösung, doch Porsche und Ferrari sichern sich mit ihrem Commitment ein weiteres Jahr mit WM-Titeln und Le-Mans-Siegen – die man nicht mit anderen GT-Herstellern teilen muss.

Gleichzeitig haben Porsche und Ferrari bei der WEC deponiert, dass man doch bitte die GTE-Am-Klasse bis Ende 2023 erhalten solle, um das Investment der Privatteams zu beschützen. Gleichzeitig fordert man, dass in Zukunft nur jene Hersteller einen Startplatz in den GT-Klassen bekommen, die auch in den Topklassen Hypercar und LMDh antreten. Mit diesem Schachzug wollen Porsche und Ferrari die anderen GT3-Hersteller von den Fleischtöpfen in Le Mans und in der WEC fernhalten. Was werden die anderen GT3-Hersteller wohl dazu sagen? ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

NLS: NENNGELD-DISKUSSION

Nach der Absage des ersten NLS-Laufs beschwerten sich einige Teams. Zur Erinnerung: Wegen Schnee musste das Training nach wenigen Minuten abgebrochen werden, das Rennen wurde gestrichen. Da wurden Stimmen laut, man habe sich durch das angefangene Training bei der VLN-Organisation das Nenngeld gesichert. Fakt ist allerdings: Die Veranstaltung beginnt mit der Öffnung der Papierabnahme am Freitag. Es hätte also nur eine frühe Absage vor dem Wochenende in Sachen Nenngeld einen Unterschied gemacht. Dazu sind die Kosten für die Veranstalter mit Streckenmiete und Streckenposten dieselben – ob gefahren wird oder nicht.

REIFENLIMIT ALS OPTION?

Manche mögen sagen, die Diskussionen um Einheitsreifen auf der Nordschleife sind alte Kamellen. Sie nehmen aber gerade wieder Fahrt auf. Zurzeit scheint aber ein anderes Szenario wahrscheinlich: Die Zahl der Reifen pro NLS-Wochenende könnte für die GT3-Klasse limitiert werden, um Kosten zu sparen. Aktuell ist nur die Anzahl der Mischungen begrenzt. Eine Kontrolle wäre mithilfe der bestehenden Tyre App möglich. Das Thema Doppelstint-Reifen bräuchte entsprechend Vorlauf. Man hört, es könnte bis zu drei Jahre dauern, so einen Reifen überhaupt zu entwickeln.

NORDSCHLEIFEN-TESTS

Weil der erste NLS-Lauf ausgefallen ist, hatten die GT3-Hersteller Nachholbedarf: Porsche und Mercedes-AMG teilten sich deshalb die Kombination aus GP-Strecke und Nordschleife bei einem Testtag, um die verlorenen Kilometer aufzuholen.

GT2: AUDI-SIEGE IN MONZA

Mit einem Sieg und einem Doppelsieg gelang Audi Sport Customer Racing ein guter Start in die neue GT2 European Series. Alle drei Kundenteams, die auf den Audi R8 LMS GT2 vertrauen, verbuchten beim GTWC-Start



in Monza dabei Podestplätze – zwei von ihnen sogar Siege. Das Team High Class Racing gewann mit Anders Fjordbach und Mark Patterson das erste Rennen, Lauf 2 ging an das Team PK Carsport mit Bert Longin und Peter Guelinckx.

GM: ENTSCHEIDUNG IM MAI

Der GM-Konzern wird sich wie von Motorsport aktuell gemeldet im Mai zu den zukünftigen Engagements in den Klassen LMDh und GT3 äußern. Insider gehen davon aus, dass Cadillac einen Nachfolger für den erfolgreichen DPi-Rennwagen DPi-V.R bauen wird. Eine Entscheidung im Mai würde sicherstellen, dass GM beim Debüt der neuen LMDh-Topklasse im Januar 2023 in Daytona am Start stehen könnte. Etwas komplexer ist die Ausgangslage für die GTD-Pro-Klasse, die 2022 die bisherige GTLM-Klasse ersetzt: Corvette kann bis 2022 kein eigenes GT3-Auto entwickeln, deshalb will man mit einer umgebauten und nur in Amerika homologierten Corvette C8.R an den Start gehen. Die Gegner wie Porsche wollen die Sonderregelung für Corvette unterstützen.



Das geht ~~runter~~ rauf wie Öl!

Seit Jahren gibt es für uns nur eine Richtung: nach oben! Das gilt für die Spitzenqualität unserer Produkte genauso wie für die Beliebtheit unserer Marke. Wohl deshalb wählten uns die Leser*innen der führenden Automagazine 2021 erneut zu Deutschlands bester Schmierstoffmarke. Bei AUTO ZEITUNG sowie auto motor und sport bereits das 11. Mal in Folge. Zudem glänzen wir bei AUTO ZEITUNG wiederholt mit Platz 2 in der Kategorie Pflegemittel. Eine besondere Ehre, für die wir uns ganz besonders bei Ihnen bedanken!

2. Platz Kategorie Pflegemittel**
LIQUI MOLY

1. Platz Kategorie Schmierstoffe**
LIQUI MOLY

** Die abgebildeten Produkte stehen stellvertretend für die jeweilige Produktgruppe.

















Grello fliegt zum Sieg

Beim zweiten Lauf zur Nürburgring Langstrecken-Serie war Porsche mit seinem Top-Aufgebot im Vergleich zu den anderen Marken in der Favoritenrolle. Die münzte man auch direkt in einen Doppelsieg um – plus Rundenrekord. Trotz einer Stop-and-Go-Strafe siegte der Manthey-Porsche vor dem Frikadelli-Elfer und dem Phoenix-Audi.

Von: **Bianca Leppert**

Mit zwei Rädern im GT3-Koffer auf dem Gras bei Vollgas kurz nach der Antoniusbuche – entweder man träumt diese Szene, oder man heißt Kévin Estre. Der Manthey-Pilot lieferte mit seinem Highspeed-Überholmanöver gegen den Frikadelli-Porsche von Frédéric Makowiecki zweifelsohne den Moment des Rennens. Und legte damit bereits am Ende der ersten Runde den Grundstein für den Sieg des Porsche-Trios bestehend aus Estre, Lars Kern und Michael Christensen.

„Ich bin erst sehr spät auf der Döttinger Höhe näher an ihn herangekommen“, meinte Estre. „Er war sehr weit rechts und ich hatte kaum Platz. In dem Moment war es fast zu spät, aber ich habe gehofft, dass ich genug Grip habe. Es war definitiv viel Adrenalin im Spiel.“

12 Autos unter 8 Minuten

Der Frikadelli-Porsche war ursprünglich von der Pole-Position ins Rennen gestartet. Dennis Olsen setzte im Training ein Ausrufezeichen mit einer Rundenzeit von 7.53,565 Minuten. Die kühlen Bedingungen mit rund sechs Grad Celsius und wenig Verkehr trugen zu der flotten Zeit bei. Insgesamt knackten zwölf GT3-Autos die Acht-Minuten-Marke!

Trotzdem zog man im internen Porsche-Duell mit Manthey-Racing den Kürzeren. Der „Grello“ feierte nach 29 Runden den Gesamtsieg mit 16,771 Sekunden Vorsprung – und einem neuen Rundenrekord von 7.56,087 Minuten von Estre. An der Boxenmauer war dieses Mal ein komplett weibliches Team: Renningenieurin Laura Müller, Dateningenieurin Marie-Line Finé und GT3-Projektleiterin Eve Wallenwein.

> „Ich bin sehr spät auf der Döttinger Höhe nähergekommen. Er war weit rechts und hatte kaum Platz. Es war fast zu spät, aber ich habe gehofft, dass ich genug Grip habe.“
>
> Kévin Estre, Manthey-Racing

Selbst eine Stop-and-Go-Strafe wegen Unterschreitung der Mindeststandzeit, die insgesamt 50 Sekunden kostete, konnte den Triumph nicht gefährden. „Ich weiß auch nicht, was da los war“, sagte Christensen, der beim Stopp im Auto saß. „Wir haben einen Countdown, und entsprechend bin ich losgefahren.“

Olsen war die Enttäuschung nach dem Rennen auch mit Maske im Gesicht anzumerken. Die beiden Elfer waren auf derselben Strategie (7-8-8-6 Runden), doch Frikadelli Racing stellte sich mehrmals selbst ein Bein. „Wir hatten Probleme mit der Balance. Fred hatte einen Dreher im Rennen, und beim Boxenstopp sind wir später losgekommen“, so Olsen. Zum Beispiel beim letzten regulären Halt, bei dem man neun Sekunden auf Manthey verlor. „Wir müssen uns verbessern“, so der Norweger.

Die einzige echte Konkurrenz für das Porsche-Doppelpack: die beiden privaten Phoenix-Audi R8. Weder Mercedes-AMG noch Audi oder BMW hatten dieses Mal werksunterstützte Pfeile im Köcher. Die Erklärung: Überschnei-


NLS/GRUPPE C

Trotz Stop-and-Go-Strafe verwies der Manthey-Porsche die Konkurrenz auf die Plätze

dung mit GTWC Europe in Monza und ELMS in Barcelona.

Thiim geigt im Audi auf

Nicki Thiim hatte trotzdem seinen Spaß. Der Däne, der eigens von Aston Martin die Erlaubnis bekam, wieder einmal im Audi R8 Platz zu nehmen, kam bei den Duellen mit Frank Stippler auf seine Kosten. „Ich saß schon lange nicht mehr in diesem Auto und hatte gleich wieder dieses Nürburgring-Feeling. Und Stippi ist ein harter Kämpfer, es war aber immer fair.“ Mehrmals wechselten der blaue Audi von Stippler/Vincent Kolb (#5) und das grüne Auto von Thiim/Michele Beretta (#11) die Positionen. Am Ende ergatterte die Nr. 11 den letzten Podiumsplatz – auch weil Stippler durch eine Code-60-Phase am Schluss mit stumpfen Waffen kämpfte.

Die beiden Phoenix-Audi waren auf ähnlichen Strategien unterwegs. Während die #11 bereits nach fünf Runden zum ersten Service kam, steuerte die #5 nach sechs Umläufen die Boxengasse an. „Wir haben darauf gehofft, mit einem frühen Stopp aus dem Verkehr zu kommen“, so Thiim. Am Ende erwies sich die Taktik des Grellos allerdings als beste Herangehensweise.

Meister siegen wieder

Die Top 5 rundet der KCMG-Porsche von Edoardo Liberati und Marco Holzer ab. Dahinter erreichte der Konrad-Lamborghini als bestes Fabrikat, das nicht aus dem Hause Audi oder Porsche stammt, den sechsten Platz. Dirk Werner/Alessio Picariello setzten den Porsche-Trend mit dem Falken-Elfer auf der siebten Position fort, dahinter reihte sich der BMW M6 GT3 des BMW Junior Teams von Neil Verhagen/Daniel Harper/Max Hesse/Augusto Farfus vor einem weiteren Porsche von Rutronik Racing (Tobias Müller/Tristan Viidas) ein. Der Wochenspiegel-Ferrari, der nun von Phoenix eingesetzt wird und sein Comeback in der NLS feierte, komplettierte die Top 10.

Die Balance-of-Performance-Einstufung war für diesen Lauf nahezu identisch mit der des 24h-Rennens. Allerdings waren die Bedingungen damals wenig aussagekräftig. Interessant dürften also die Änderungen für den dritten Lauf sein.

Die GT3-Pro-Am-Wertung entschieden Philipp Neuffer, Stefan Aust und Nico Menzel im Porsche 911 GT3 R von Huber Motorsport für sich. Die Am-Wertung ging an Janine Shoffner und Moritz Kranz im Mercedes-AMG GT3 von GetSpeed. Mit 18 Fahrzeugen war die Cup3 (Cayman GT4 Trophy by Manthey Racing) am besten besetzt. Hier dominierten Daniel Blickle, Tim Scheerbarth und Max Kronberg für das Team W&S Motorsport. Die amtierenden Meister Christopher Rink, Danny Brink und Philipp Leisen sicherten sich den V4-Klassensieg. ■


STEFAN BALDAUF

Sehenswerter Schlagabtausch: Die beiden Phoenix-Audis gaben sich Saures


MANTHEY RACING

Manthey-Pitwall: Eve Wallenwein, Laura Müller und Marie-Line Finé (v. l.)



STEFAN BALDAUF

Der Frikadelli-Porsche (#31) startete von der Pole und ging in Führung

NLS, 2. LAUF, 45. NIMEX DMV 4-STUNDEN-RENNEN

Pole-Position
#31, Olsen/Makowiecki (Frikadelli Racing, Porsche 911 GT3 R), 7.53,565min
Schnellste Runde
#911, Estre/Kern/Christensen (Manthey-Racing, Porsche 911 GT3 R), 7.56,087 min

1.	#911	Estre/Kern/Christensen	Manthey-Racing	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro	29 Runden
2.	#31	Makowiecki/Olsen	Frikadelli Racing	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro	+ 16,771 s
3.	#11	Beretta/Thiim	Phoenix Racing	Audi R8 LMS GT3	SP9 Pro	+ 17, 735 s
4.	#5	Stippler/Kolb	Phoenix Racing	Audi R8 LMS GT3	SP9 Pro	+ 40,573 s
5.	#18	Holzer/Liberati	KCMG	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro	+ 1.07,965 min
6.	#7	Jefferies/di Martino	Konrad Motorsport	Lamborghini GT3 Evo	SP9 Pro	+ 1.35,405 min
7.	#3	Picariello/Werner	Falken Motorsports	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro	+ 2.29,667 min
8.	#44	Harper/Verhagen/Hesse/Farfus	BMW Junior Team	BMW M6 GT3	SP9 Pro	+ 2.58,827 min
9.	#33	Müller/Viidas	Rutronik Racing	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro	+ 3.00,514 min
10.	#22	Weiss/Keilwitz/Krumbach	WTM Powered by Phoenix	Ferrari 488 GT3	SP9 Pro	+ 5.29,119 min



Klaus Bachler im Dinamic-Porsche hielt die Gegner im Finale auf Distanz

Wiederholungstäter

Beim Saisonstart der GTWC in Monza wiederholte das Porsche-Team Dinamic Motorsport seinen Sieg aus dem Jahr 2019: Diesmal siegten Christian Engelhart, Matteo Cairoli und Klaus Bachler. Bei äußerst wechselhaften Bedingungen belegte der Top-Mercedes von AKKA ASP Platz 2.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Dinamic-Sieg in Monza – hatten wir das nicht schon einmal? Korrekt: In der Saison 2019 gewann der Porsche-Neuzugang Dinamic Motorsport den italienischen Saisonauftakt, und zwar ebenfalls bei wechselhaften Witterungsbedingungen. Und die waren in der Tat vergleichbar: Vor dem Start in Monza hatte es leicht geregnet, die Mehrzahl der Teams setzte für den Start auf Slicks. Doch bereits zehn Minuten nach Rennstart begann es stärker zu regnen, was dazu führte, dass das gesamte, 42 Wagen starke Teilnehmerfeld die Boxen früh für Reifenwechsel anlaufen musste.

Zu Beginn lagen die Topteams der Hersteller in Front: Mirko Bortolotti übernahm im Orange FFF Racing-Lamborghini von der Pole die Führung, dahinter reihten sich Raffaele Marciello (AKKA ASP, #88) im Mercedes und Charles Weerts im WRT-Audi (#32) ein. Der zweite Top-Mercedes von Maro Engel (HRT, #4) war am Start zurückgefallen, weil der Deutsche versehentlich den Notaus-Schalter berührt hatte. Der Münchener konnte den Anschluss an die Spitze aber wieder herstellen, als Rob Collard bei einsetzendem Regen seinen Ram-Racing-Mercedes in der Ascari-Schikane ablegte, was die erste Gelbphase auslöste.

Delikate Luftdrücke?

Diese erste Gelbphase entpuppte sich auch als finaler Tiefschlag für Lamborghini: Bortolotti hatte die Führung in der Boxengasse gegen den AKKA-Mercedes verloren, kurze Zeit später rapportierte der Italiener Elektrikprobleme an sein Team – damit war ein gutes Resultat beim Heimspiel in Monza zum Teufel.

> **!** Beim Saisonauftakt des Endurance Cups in Monza gab es viele Reifenschäden, weil die Teams wegen der extremen Bedingungen bei den Reifendrücken gepokert hatten.

Maro Engel knöpfte sich beim Restart Audi-Pilot Charles Weerts in einem sehenswerten Duell vor, nach einer halben Runde hatte er dem Belgier Platz 2 abgenommen. Damit lagen bei feuchten Bedingungen zwei Mercedes an der Spitze, zwei weitere AMG GT3 folgten auf den Plätzen 4 und 5 – was in Summe sicher für die gute Fahrbarkeit der GT3-Mercedes spricht.

Am Ende der ersten Rennstunde trocknete die Piste in Monza immer weiter ab, was die Frage nach der Reifenwahl beim ersten regulären Stopp aufwarf. Nach einem Reifenschaden hinten links am BMW M6 von Martin Tomczyk (#35) wurde die zweite Gelbphase ausgerufen, damit die Marshalls die Strecke säubern konnten. Slicks oder Wets – das war die große Frage. Nahezu alle Topteams blieben auf den Regenreifen, trotz der abtrocknenden Strecke. Beim Restart kam es zu einem schönen Schlagabtausch zwischen dem führenden HRT-Mercedes von Luca Stolz, der von Maro Engel Engel übernommen hatte, und Kelvin van der Linde im WRT-Audi (#32) auf Platz 2.

Doch bereits kurze Zeit später war das Duell schon wieder beendet: Van der Linde erlitt wie zuvor Tomczyk im BMW einen Reifenschaden hinten links, wobei es die komplette Radhausverkleidung des WRT-Audi zerfetzte. Die Folgeschäden waren irreparabel, der bestplatzierte Audi war damit draußen.

Weitere Reifenschäden zwangen die Rennleitung zu einer weiteren Gelbphase, um die Strecke zu säubern. Jene Teams, die nichts mehr zu verlieren hatten, nutzten diese Gelbphase zum Wechsel auf Slick-Reifen, darunter auch der Iron-Lynx-Ferrari (#71) von Callum Ilott. Der 22-jährige Brite wurde für den Rest

des Feldes zum Lackmustest für die Reifenwahl. Zu Beginn hatte Ilott seine liebe Not, doch es dauerte nicht lange, bis der Ferrari-Pilot an den Rattenschwanz der führenden Fahrzeuge aufschließen konnte.

Derweil lief zur Rennmitte auch der führende Mercedes-Pilot Luca Stolz (#4) in einen Reifenschaden, woraufhin Daniel Juncadella (AKKA-Mercedes) die Spitze vor dem Dinamic-Porsche von Matteo Cairoli übernahm. Vor Ablauf der zweiten Rennstunde schnappte sich der italienische Porsche-Pilot die Spitze.

Hier griff wieder eine Analogie zum ersten Dinamic-Sieg in Monza 2019: Nur der Porsche 911 GT3 R war in der Lage, eine volle Stunde auf abtrocknender Strecke mit Regenreifen gut und schnell über die Runden zu gehen – dieser Umstand entschied auch letztlich den Saisonauftakt des Endurance Cups in Monza zugunsten von Porsche.

Starke Lambo-Aufholjagd

Bereits vor zwei Jahren hatte sich das Dinamic-Team in Anbetracht der wechselhaften Bedingungen für ein Misch-Setup entschieden, dass unter allen Bedingungen gut funktionierte – und genau so war es auch wieder 2021.

Auch der letzte Boxenstopp konnte das Bild nicht mehr drehen: Matteo Cairoli kam 58 Minuten vor Rennende an die Box und übergab an Klaus Bachler, der übrigens auch schon 2019 den Schluss-Stint beim Dinamic-Sieg in Monza bestritten hatte. Sein direkter Konkurrent, der AKKA-Mercedes, kam als einer der Letzten an die Box, wobei Daniel Juncadella sogar noch eine Gelbphase wegen eines weiteren Reifenschadens knapp verpasste. So führte Bachler im Porsche knapp vor Jules Gounon, der den AKKA-AMG von Juncadella übernommen hatte. Auf Platz 3 lag der Silber-Cup-Lamborghini von Emil Frey Racing mit Alex Fontana, Rolf Ineichen und Ricardo Feller.

Das Trio hatte sich trotz eines Ausrutschers in der ersten Runde und eines Reifenschadens mit guter Strategie und einem frühen Wechsel auf Slick-Reifen in die Spitzengruppe gekämpft. Auf den Plätzen 4 und 5 lagen vor dem Start der dritten und letzten Rennstunde die Iron-Lynx-Ferrari von Ilott, Antonio Fuoco, Davide Rigon (#71) und Alessandro Pier Guidi, Nicklas Nielsen und Côme Ledogar (#51).

Alessandro Pier Guidi konnte im Iron-Lynx-Ferrari das Tempo an der Spitze nach dem Restart nicht mitgehen, woraufhin in der letzten Stunde ein spannender Vierkampf um die Podestplätze entbrannte. Bachler schien an der Spitze in der Lage zu sein, das Verfolgerpaket in Schach zu halten, erstens dank gutem Topspeed und zweitens dank guter Traktion aus den Kurven heraus.

Jules Gounon im AKKA-Mercedes (#88) hatte dagegen immer mehr Mühe, den drängelnden Lamborghini (#14) und den Ferrari (#71) in Schach zu halten, und dieser Dreikampf verschaffte obendrein Bachler im führenden Porsche etwas Luft.

Zehn Minuten vor Rennende dann die Vorentscheidung: Fuoco im Ferrari (#71) konnte zunächst Ricardo Feller (Lamborghini, #14) den dritten Platz abjagen, doch drei Runden später musste der Italiener im Duell mit dem Frey-Lambo die Ausweichzone der ersten Schikane anlaufen, woraufhin er den Anschluss verlor. Feller brach die Jagd auf Platz 2 nach einem leichten Ausrutscher ins Kiesbett ab.

Der Dinamic-Doppelschlag

„Ich hätte nicht mit dem Sieg gerechnet", so Dinamic-Porsche-Pilot Christian Engelhart nach dem Rennen. „Im Qualifying hatten wir nicht die Pace, daher starteten wir nur von Platz 12, aber im Rennen kamen uns die Bedingungen sehr entgegen." Bachler war bei beiden Dinamic-Siegen in Monza mit an Bord: „Es ist ein unglaubliches Gefühl, hier im königlichen Park von Monza wie vor zwei Jahren auf dem Podest ganz oben zu stehen – und das wieder mit Dinamic!"

Mercedes-Neuzugang Gounon (#88) und Feller (#14) kamen nur 2,8 bzw. 3,1 Sekunden hinter dem Dinamic-Elfer ins Ziel. „Die Bedingungen waren bis zum Schluss kniff lig", so Lambo-Pilot Feller, „deshalb habe ich am Ende nichts mehr riskiert und wollte Platz 3 sicher heimfahren."

Verärgert war Maro Engel, dessen Team HRT in Führung liegend ein Reifenschaden ereilte: „Der Reifenschaden war natürlich extrem ärgerlich – das hat uns die Führung und auch ein Spitzenresultat gekostet. Heute wäre sicherlich einiges für uns drin gewesen, aber wir hatten leider kein Rennglück." Engel beendete das Rennen mit seinen Teamkollegen Luca Stolz und Vincent Abril auf Platz 13. ■


GTWC

Gute Feldstärke: 42 GT3-Rennwagen starteten beim 3h-Rennen in Monza



GTWC

Platz zwei für den AMG von Raffaele Marciello, Daniel Juncadella, Jules



GTWC

Sieg im Silber Cup plus Podest: Der Lambo-Huracán von Emil Frey Racing

GT WORLD CHALLENGE: ENDURANCE CUP

ERSTER SAISONLAUF IN MONZA (ITALIEN)

Länge der Strecke: 5,793 km; **Renndistanz:** 79 Runden gleich 457,640 km; **Pole-Position Pro-Klasse:** Mirko Bortolotti, Marco Mapelli, Andrea Caldarelli; Orange 1 FFF-Lamborghini Huracán (#63): 1.47,006 min; **Schnellste Runde:** Antonio Fuoco; Iron-Lynx-Ferrari 488 GT3 (#71): 1.48,322 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückst.
1.	Pro	#54	Bachler/Cairoli/Engelhart	Dinamic-Porsche 911 GT3 R	3:01.27,213 h
2.	Pro	#88	Marciello/Juncadella/Gounon	AKKA-ASP-AMG GT3	+2,886 s
3.	Silver	#14	Feller/Fontana/Ineichen	Emil Frey-Huracán GT3	+3,141 s
4.	Pro	#71	Fuoco/Ilott/Rigon	Iron-Lynx-Ferrari 488 GT3	+3,613 s
5.	Pro	#51	Pier Guidi/Nielsen/Ledogar	Iron-Lynx-Ferrari 488 GT3	+7,799 s
6.	Silver	#30	Pull/Hall/Goethe	WRT-Audi R8 LMS	+15,607 s
7.	Silver	#57	Ward/Grenier/Ellis	Winward-AMG GT3	+19,506 s
8.	Silver	#31	Tomita/Bird/Eriksen	WRT-Audi R8 LMS	+23,391 s
9.	Pro	#26	Winkelhock/Hutchison/Vervisch	Saintéloc-Audi R8 LMS	+26,060 s
10.	Pro	#56	Rizzoli/Pedersen/Dumas	Dinamic-Porsche 911 GT3 R	+33,042 s



Ehre, wem Ehre gebührt: WM-Leader Rovanperä darf zuerst auf die Bahn

TOYOTA

Terra incognita

Wieder wartet auf die WM-Piloten eine neue Herausforderung. Doch anders als beim bunten Schneetreiben am Polarkreis hat kein Werksfahrer die Asphaltpisten in Kroatien je zuvor unter die Räder genommen.

Von: **Reiner Kuhn**

Nach einer frühen und mit acht Wochen ungewöhnlich langen Pause nimmt die Rallye-WM wieder Fahrt auf. Vor den bekannten Schotterläufen in Portugal (Mai) und auf Sardinien (Juni) erwartet die WM-Asse mit der Rallye Kroatien nochmals Neuland.

Die Veranstaltung nahe der Hauptstadt Zagreb hat ihre Wurzeln in der Delta-Rallye, die erstmals 1974 stattfand, und war zwischen 2007 und 2013 Teil der Rallye-EM. Der Streckenmix wartet mit schnellen und selektiven sowie neuen und abgenutzten Asphaltpisten auf.

Nach starkem Saisonstart reist Kalle Rovanperä als jüngster WM-Leader der Geschichte nach Kroatien. Der 20-Jährige hat vier WM-Punkte mehr als Thierry Neuville (Hyundai) und acht WM-Zähler mehr als seine Toyota-Teamkollegen Sébastien Ogier und Elfyn Evans auf dem Konto. Arctic-Sieger Ott Tänak fehlen 13 WM-Punkte auf den jungen Finnen.

Im dritten Hyundai erhält Craig Breen erneut den Vorzug vor Dani Sordo. Neu zusammengestellt ist die M-Sport-Riege: Gus Greensmith ersetzt Beifahrer Elliott Edmonson durch Routinier Chris Patterson. Im zweiten Werkswagen übernimmt WRC-Debütant Adrien Fourmaux das Steuer von Teemu Suninen.

Neue Strecken, neue Autos

Die drei Tage führen über 1270,89 Gesamtkilometer mit 20 Wertungsprüfungen und insgesamt 300,32 WP-Kilometern. Die Spitze des insgesamt 68 Teams zählenden WM-Feldes bilden zehn World Rally Cars der neuesten Generation. Hyundai und Toyota sind erneut mit je vier WRC dabei, M-Sport mit zweien. Dahinter brennt einmal mehr die Luft. Von den 22 in der zweiten Liga eingeschriebenen Teams gehen sieben in der werksunterstützten



ROESELER

Erneut im dritten Hyundai: Breen

Piloten vorbehaltenen WRC2 an den Start und 15 in der für Privatfahrer reservierten WRC3. Es folgen acht WM-Junioren, die in Kroatien ihren Auftakt zur letzten Junior-Saison im Ford Fiesta Rally4 mit Frontantrieb geben, bevor die Nachwuchs-Serie ab kommender Saison in neuen Rally3-Turboallradlern antritt.

Bunt ist das Feld der nachfolgenden Amateure. Beim dritten WM-Lauf unter anderem am Start: Zwei Alpine A110 R-GT, der Deutsche Stefan Göttig im Skoda Fabia Rally2, der Österreicher Enrico Windisch im Audi A1 Rally2 Kit, ein brandneuer Ford Fiesta Rally3 bis hin zum Österreicher Alfred Kramer in einem von drei Renault der kleinsten Kategorie Rally5. ■

WM-NACHRICHTEN

FOURMAUX STEIGT AUF

Cockpit-Tausch bei M-Sport: Nach zwei WRC2-Einsätzen zum Saisonbeginn darf M-Sport-Junior Adrien Fourmaux erstmals im Ford Fiesta WRC antreten. Werkskollege Teemu Suninen muss dafür in der zweiten Liga ran.

SOLBERG VERZICHTET

Das WM-Programm von Oliver Solberg bleibt ein Überraschungspaket. Beim Saisonauftakt in Monte Carlo trat der Hyundai-Junior zwar im i20 Rally2 an, nicht aber in der WRC2. Das folgende WRC-Debüt bei der Arctic-Rallye endete auf einem beachtlichen siebten Rang. Nun lässt der Schwede trotz Probegalopp in San Remo den neuen Asphaltritt in Kroatien aus.

ÖSTBERG KEHRT ZURÜCK

Die Titelverteidigung in der WRC2 könnte für Mads Östberg (Citroën) nicht schwieriger beginnen. Neben Tabellenführer Andreas Mikkelsen und dessen Skoda-Teamkollegen Marco Bulacia hält M-Sport mit Werkspilot Teemu Suninen und Junior-Weltmeister Tom Kristensson sowie das Movi Team mit Enrico Brazzoli (Skoda) und Nikolay Gryazin (VW) dagegen. Letzterer gewann am vergangenen Wochenende den ersten Lauf zur ungarischen Meisterschaft, Mads Östberg wurde nur Fünfter.

WRC3: VIER ÖSTERREICHER FORDERN DIE EM-ASSE

Nie waren es mehr: Mit den Ex-Landesmeistern Hermann Neubauer und Niki May-Melnhof sowie Kevin Raith (alle Ford) und Johannes Keferböck (Skoda) treten erstmals vier Österreicher in der Privatfahrern vorbehaltenen WRC3 an. Die Konkurrenz ist groß: Unter anderem haben sich WRC3-Monte-Sieger Yohan Rossel und Nicolas Ciamin (beide Citroën), die Ex-Europameister Kajetan Kajetanowicz und Chris Ingram oder auch der WM-erprobte Finne Emil Lindholm (alle Skoda) angekündigt. ■ RK




Vorerst von der Pandemie ausgebremst: Der spektakuläre EM-Ritt auf der Vulkaninsel

ERC

Rallye-EM

EM-Beginn verschoben

Die Azoren-Rallye wird nicht wie geplant Anfang Mai stattfinden. Aufgrund der andauernden Pandemie zogen die Behörden die Genehmigung zurück. Nun soll die Rallye-EM Ende Juni in Polen beginnen.

Von: **Reiner Kuhn**

Ein Testtag in der Lausitz und das Studium älterer Onboardvideos sollten Fabian Kreim zur Vorbereitung für den EM-Auftakt auf den Azoren reichen. Die genaue Streckenführung blieb ebenso geheim wie genaue Daten zu der vom Veranstalter organisierten Verschiffung der Einsatzfahrzeuge.

„Ein untrügliches Zeichen, dass die Situation schwierig bleibt", so der dreimalige Deutsche Meister mit Blick auf die europaweit ansteigenden Inzidenzwerte. Kreim sollte Recht behalten: Drei Wochen vor dem geplanten Termin Anfang Mai musste der Veranstalter den spektakulären Schotterritt auf São Miguel, der größten Azoren-Insel der knapp 1500 Kilometer vom europäischen Festland entfernt liegenden und zu Portugal gehörenden Inselgruppe, absagen. „Durch den erneuten Anstieg der Corona-Infektionen sahen sich die regionalen Gesundheitsbehörden gezwungen zu reagieren und die zunächst erteilte Genehmigung zurückzuziehen", sagt Jean-Baptiste Ley, seit acht Jahren einer der Köpfe bei EM-Promoter Eurosport Events und Koordinator des ältesten FIA-Championats.

Gemeinsam mit der FIA, dem portugiesischen Verband und dem EM-Promoter sucht der Veranstalter nun nach einem späteren Termin für den Schotterlauf, seit 2013 fester Bestandteil der Rallye-EM. Die übers Jahr relativ konstanten Temperaturen und Wetterverhältnisse mitten im Atlantik bieten immerhin mehrere Optionen zwischen Juli und November.

Saisonauftakt der weiterhin mit jeweils vier Schotter- und Asphalt-Läufen geplanten Rallye-EM soll nun die Rallye Polen (18. bis 20. Juni) bilden. Mit einem vollen Haus ist zu rechnen, denn dort sind anders als auf den Azoren auch die U27- und U28-Junioren sowie der Abarth-Rally-Cup und die neue Renault-Clio-Rally5-Trophy mit von der Partie. ■

DRM

Sulingen abgesagt

Zwei Wochen vor dem geplanten DRM-Auftakt müssen die Organisatoren die Segel streichen. Auch die Premiere des ADAC Opel e-Rally Cup fällt aus.

Im Vorjahr verzichtete man um des lieben Friedens in der Region willen noch freiwillig, 2021 zwingt die Corona-Lage die Veranstaltergemeinschaft Sulinger Land zur erneuten Absage ihrer DRM-Rallye (7./8. Mai). Mit Sulingen fällt schon der zweite Lauf der Pandemie zum Opfer. Bereits Ende Januar wurde der ursprünglich Anfang April geplante Saisonauftakt im Erzgebirge gestrichen. Auch bei Opel muss man erneut umplanen. Für das Debüt der ersten vollelektrischen Rallye-Serie der Welt hatten die Sulinger eigens 15 Startplätze freigehalten. In den kommenden Tagen hätten die Kunden-Teams ihre Autos erhalten sollen. Wann die e-Corsa erstmals antreten, ist ebenso unklar wie die Frage, ob die Rallye Sulingen später im Lauf des Jahres noch stattfinden kann. ■ RK

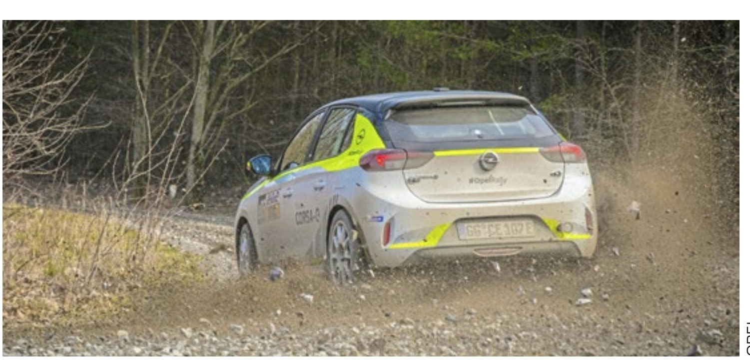
Österreichische Rallye-Meisterschaft

ÖRM-Auftakt fällt aus

Die Organisatoren der Lavanttal-Rallye zogen die Reißleine und sagten den für Mitte Mai geplanten Auftakt zur Österreichischen Rallye-Meisterschaft ab.

Die dritte Welle der Corona-Pandemie stellt Veranstalter und Organisatoren weiter vor große Herausforderungen. „Wir sind alle möglichen Szenarien durchgegangen und hatten Varianten auch ohne Zuschauer und unter Einhaltung aller Sicherheitsvorkehrungen ausgearbeitet", erklärte Horst Nadles, Leiter der Lavanttal-Rallye. Vergeblich. Ohne Sicherheiten der Genehmigungsbehörden sei an eine geordnete Durchführung, die eine klare Planungsstrategie verlangt, nicht zu denken, begründete Nadles die erneute Absage des für den 15. Mai geplanten ÖRM-Auftaktes.

Noch ist offen, ob die nur zwei Wochen nach der Lavanttal-Rallye ebenfalls in Kärnten geplante St.-Veit-Rallye (28./29. Mai) stattfinden kann. Viele rechnen mit einer weiteren Absage. ■ RK


OPEL

Das Debüt des neuen Corsa-e Rally muss erneut verschoben werden



ILLMER

Zwei Jahre her: 2019 feierte Hermann Neubauer den letzten Lavanttal-Sieg



Letzte Ausfahrt Eifel

Das Interesse beim ADAC scheint gering. Denn allen Beteuerungen zum Trotz lässt man die Bewerbung für einen Rallye-WM-Lauf im kommenden Jahr schleifen. Beim WM-Promoter liegt noch immer kein Konzept für eine Rallye Deutschland 2022 vor.

Von: **Reiner Kuhn**

In wenigen Wochen endet die Ära von ADAC-Sportpräsident Hermann Tomczyk. Und immer wahrscheinlicher auch jene Zeit, als der zweitgrößte FIA-Mitgliedsverband zum erlesenen Kreis der Gastgeber eines WM-Laufes zählte. Von 2002 bis 2019 kamen die WM-Asse 17-mal in den Südwesten der Republik. Aufgrund ihrer zentralen Lage galt die Veranstaltung als Rallye Europa und war mit etwa 100 000 Zuschauern Deutschlands größte Einzelsportveranstaltung. So weit, so bekannt.

Im Mai 2020 stellte Tomczyk klar: „Planmäßig ist Deutschland mit einem WM-Lauf erst 2022 wieder an der Reihe. Es gibt aktuell verschiedene Konzepte, aber erst einmal benötigen wir intern ein grundsätzliches Votum für die Zukunft der ADAC Rallye Deutschland. Für diese Entscheidung haben wir aber noch etwas Zeit.“ Drei Monate später sagte ADAC-Motorsportchef Thomas Voss: „Wir prüfen nach wie vor verschiedene Optionen und stehen dazu in der Abstimmung mit dem WM-Promotor und der FIA.“

„Fünf vor zwölf“

Dort scheint die Wahrnehmung eine andere. Im Vorjahr mussten auch Klassiker wie die Rallyes Finnland und Großbritannien abgesagt werden, und die Veranstalter suchten den Dialog. „In Deutschland scheint es daran kein Interesse zu geben“, sagt FIA-Rallyedirektor Yves Matton. Simon Larkin, beim WM-Promoter für die Kalenderplanung verantwortlich, sieht es ähnlich. „Es ist fünf vor zwölf, doch aus Deutschland haben wir kein Konzept vorliegen. Unser Intention ist es, die stärksten Events im Kalender zu haben, dabei die wichtigsten Märkte und unterschiedliche Regionen abzudecken und gleichzeitig eine ausgewogene und spannende Meisterschaft zu ermöglichen. Daran muss sich jeder Bewerber messen lassen.“

Das gilt auch für den ADAC. Der automobile Schlüsselmarkt Deutschland ist nur ein Kriterium, Gleiches gilt für das Alleinstellungsmerkmal von drei komplett unterschiedlichen Etappen. Beide Argumente sind ähnlich brüchig wie der Festbelag auf dem Truppenübungsplatz Baumholder, der rund die Hälfte der geforderten 300 Wertungskilometer zum deutschen WM-Lauf beisteuert. Ohne das Militär-Areal in Rheinland-Pfalz ist ein WM-Lauf kaum möglich, schon gar nicht bei einer Planungszeit von knapp 14 Monaten.

Klares Bekenntnis fehlt

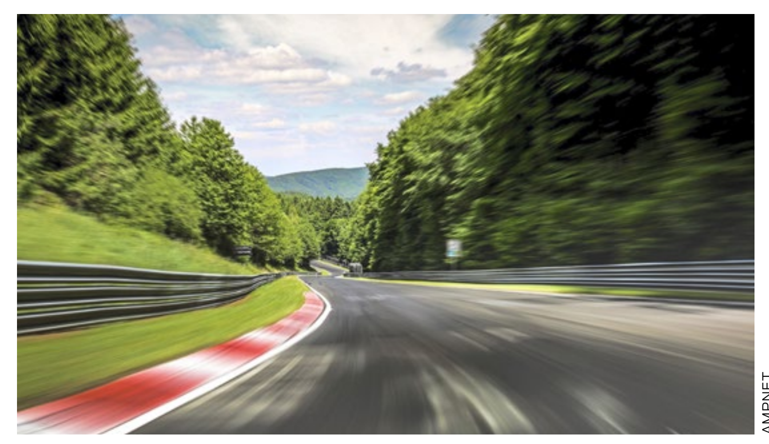
In München ließ man dennoch Wochen und Monate verstreichen. Ein von ADAC-Automobilsport-Leiter Andreas Bachmeier und Timo Lewerenz, Projektleiter Rallye Deutschland und Serienmanager des nationalen Rallyesports, ausgearbeitetes Konzept mit Start und Ziel am Nürburgring, Prüfungen in der Eifel, den Moselweinbergen und Baumholder soll ebenso wie der zur finanziellen Absicherung geplante Veranstaltungsmix mit der Rallycross-WM oder dem ADAC GT Masters erst im April intern vorgelegt worden sein. Wichtiger: Eine Entscheidung für oder gegen eine WM-Bewerbung fehlt noch immer. Einen detaillierten Fragenkatalog unsererseits beantwortete ADAC-Motorsportchef Thomas Voss mit einem nahezu wortgleichen Statement wie im vergangenen Sommer. „Wir verfolgen unverändert verschiedene Konzepte und erwarten eine Entscheidung zur Zukunft der ADAC Rallye Deutschland im Mai. Mediale Spekulationen über mögliche Austragungsorte kommentieren wir nicht.“

Andere Länder sind offener und weiter. Neben Spanien, Kroatien und dem vom britischen Verband unterstützen Nordirland nehmen die WM-Asse künftig auch in Japan Asphalt unter die Räder. Ob sie 20 Jahre nach der ersten Rallye Deutschland hierzulande noch weiter Spitzensport zelebrieren, scheint mehr als fraglich. ■



„Wir verfolgen verschiedene Konzepte und erwarten eine Entscheidung zur Zukunft der Rallye Deutschland im Mai.“

Thomas Voss (ADAC Sport)



AMPNET

Neue Heimat? Die Nordschleife soll Teil des internen ADAC-Konzepts sein

Motorradsport-Termi

Monat	Datum	MotoGP	Superbike-WM	Moto3-Junior-WM	Endurance-WM	Gespann-WM	IDM Northern Talent Cup[1]
Januar	03.						
	10.						
	17.						
	24.						
	31.						
Februar	07.						
	14.						
	21.						
	28.						
März	07.						
	14.						
	21.						
	28.	Doha					
April	04.	Doha					
	11.						
	18.	Portimão					
	25.			Estoril			
Mai	02.	Jerez					
	09.			Valencia			
	16.	Le Mans					Le Mans[1]
	23.		Aragón				Oschersleben[1]
	30.	Mugello	Estoril				
Juni	06.	Barcelona					
	13.		Misano	Barcelona	Le Mans		Most
	20.	Sachsenring					Sachsenring[1]
	27.	Assen				Pannonia-Ring	Assen[1]
Juli	04.		Donington	Portimão		Donington	
	11.	KymiRing					KymiRing[1]
	18.				Estoril		Nürburgring
	25.		Assen	Aragón			Schleiz
August	01.						
	08.						
	15.	Spielberg					Assen[1]
	22.		Navarra			Rijeka	
	29.	Silverstone					Spielberg[1]
September	05.		Magny-Cours				
	12.	Aragón					
	19.	Misano	Catalunya	Misano	Bol d'Or		
	26.		Jerez				Hockenheim
Oktober	03.	Motegi	Portimão			Oschersleben	
	10.	Buriram					
	17.		El Villicum	Jerez		Brands Hatch	
	24.	Phillip Island					
	31.	Sepang				Estoril	
November	07.			Valencia	Suzuka		
	14.	Valencia	Mandalika				
	21.						
	28.						
Dezember	05.						
	12.	Noch ohne Termin:	Noch ohne Termin:				
	19.	Termas de Río Hondo,	Philipp Island				
	26.	Austin					

ne 2021*

Motocross-WM	Supercross-WM	Enduro-WM WESS[2]	Speedway-GP Eisspeedway-GP[3]	Langbahn-WM	MX Masters	Enduro-DM	Specials
							Rallye Dakar (3.–15. Januar)
	Houston						
	Houston						
	Houston						
	Indianapolis						
	Indianapolis						
	Orlando		Togliatti/RUS[3]				
	Orlando						
	Orlando						
	Daytona						
	Arlington						Daytona 200
	Arlington						
	Atlanta						
	Atlanta						
	Salt Lake City						
	Salt Lake City						
		Lagares/P[2]					Sachsenring Classic
			Teterow/D				
		Erzberg/A[2]	Prag/CZ				
Orlyonok/RUS							
		Marco de Canaveses/P	TBA				
Matterley Basin/GB		Edolo/I			Reutlingen		
Maggiora/I				Mühldorf/D	Bielstein		IRRC Imatra
Kegums/LV		Abestone/I[2]		Marmande/F			
Oss/NL		Saaremaa/EST	Cardiff/GB		Tensfeld		
Loket/CZ		Skövde/S, Romaniacs/RO[2]					IRRC Chimay
Lommel/B			Wroclaw/PL			Meltewitz	
			Warschau/PL				
Uddevalla/S		TBA/USA[2]	Malilla/S		Dreetz	Uelsen	IRRC Horice
KymiRing/FIN				Scheeßel/D		Waldkappel	
			Togliatti/RUS	Rzeszow/PL			ISDE Rivanazzano/I
Afyon/TR				Morizes/F	Fürstlich Drehna		IRRC Hengelo
		Hero Challenge/PL*	Vojens/DK		Gaildorf	Rhena	
Riola Sardo/I				Herxheim/D			IRRC Frohburg
Mantova/I (MXoN)						Burg	
Teutschenthal/D		Hixpania/E[2]	Torun/PL				
TBA/F		Zschopau/D					
Xanadú/E		Langeac/F				Streitberg	
Agueda/P						Kempenich	
Pietramurata/I		Getzenrodeo/D[2]					
						Rüdersdorf	
TBA/RA							
Borobudur/RI							
Bali/RI							

*Stand 19.04.2021. Wegen der Corona-Situation sind Rennabsagen und Terminänderungen in allen Meisterschaften möglich.

Bowman vor Hamlin und Logano: Am Ende rang die #48 die bis dahin dominierenden Fahrer nieder

MOTORSPORT IMAGES

Dominatoren besiegt

Alex Bowman (Chevrolet) kürte sich in Richmond zum achten verschiedenen Sieger der Saison. Die dominanten Fahrer strauchelten am Schluss.

Von: **Michael Bräutigam**

Richmond ist nicht bekannt dafür, die spannendsten Rennen zu produzieren. Auf dem schnellen und doch recht breiten Shorttrack entstand diesmal aber doch mehr Action als befürchtet. Zur tragischen Figur wurde ausgerechnet Denny Hamlin. Der Gibbs-Toyota-Pilot aus Chesterfield wollte bei seinem Heimrennen endlich den ersten Saisonsieg feiern. Nach Platz 1 in den ersten beiden Stages war so gut wie sicher, dass sich der Rennsieg zwischen ihm und Teamkollege Martin Truex Jr. entscheiden wird.

Durchfahrtsstrafe für Truex

Doch es wurde wieder nichts. Die lange Zeit dominanten Fahrer bekamen zunächst Druck von Penske-Ford-Fahrer Joey Logano, der zuvor schon phasenweise den Speed gehen konnte, aber immer ein paar Sekunden hinter dem Gibbs-Duo umherfuhr.

Truex schien über weite Strecken der schnellere Fahrer zu sein, doch Hamlins superschnellen Boxenstopps brachten den Lokalmatadoren immer wieder nach vorne. Beim Versuch, diesen Makel auszumerzen, fing Truex sich zu Beginn der heißen Endphase eine Durchfahrtsstrafe ein, weil er zu schnell in der Boxengasse unterwegs war. Die Aufholjagd reichte noch zu P5.

Also musste die Entscheidung vermeintlich zwischen Hamlin und Logano fallen. War der Kampf um die Spitze nicht schon spannend genug, bekam das Rennen etwa 20 Runden vor Schluss noch zusätzliche Würze. Zuvor hatte lediglich ein Dreher von Ryan Newman für die einzige ungeplante Neutralisation gesorgt. Nun ging bei Kevin Harvick der rechte Hinterreifen in die Knie, und der Ex-Champ rutschte rücklings in die Mauer. Klarer Fall: Das Pace Car musste raus.

Von Bowman überrumpelt

Beim Restart zwölf Runden vor Schluss teilten sich Hamlin und Logano die erste Reihe, doch dahinter lauerte Bowman nur auf seine Chance. Erst überrumpelte er Logano, kurz darauf rang er auch Hamlin nieder. Zwei der drei dominanten Fahrer des Rennens, Hamlin führte allein 207 der 400 Rennrunden an, waren plötzlich ins Hintertreffen geraten – und wussten auch keine passende Antwort mehr.

Bowman kreuzte den Zielstrich vor dem Gibbs-Toyota und dem Penske-Ford und holte seinen insgesamt dritten Cup-Sieg. Gleichzeitig war es der erste seit dem Wechsel zu Startnummer 48. „Um ehrlich zu sein, waren wir fürchterlich auf Shortruns“, wunderte sich Bowman, der früher im Rennen ebenfalls eine Speeding-Strafe bekommen hatte. Sein Verdacht: Crewchief Greg Ives ließ die Reifen einfach deutlich stärker aufpumpen, wodurch er „mehr Grip als jemals zuvor in Richmond“ hatte.

Während Bowman damit sein Playoff-Ticket sicher hat, rennt Hamlin trotz klarer Tabellenführung noch immer seinem ersten Sieg 2021 hinterher. Nach fünf dritten Plätzen wurde es jetzt immerhin zum ersten Mal der zweite Platz. „Wir bleiben dran. Wir sind dominant – wir müssen es nur ins Ziel bringen“, bleibt Hamlin optimistisch. ■

NASCAR CUP SERIES

Richmond/Virginia (USA)
9. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Alex Bowman (USA)	Chevrolet
2.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
3.	Joey Logano (USA)	Ford
4.	Christopher Bell (USA)	Toyota
5.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
6.	Aric Almirola (USA)	Ford
7.	William Byron (USA)	Chevrolet
8.	Kyle Busch (USA)	Toyota
9.	Matt DiBenedetto (USA)	Ford
10.	Austin Dillon (USA)	Chevrolet

Gesamtwertung
Stand nach 9 von 36 Rennen

1.	Hamlin (Toyota)	434 Punkte
2.	Truex Jr. (Toyota)	353
3.	Logano (Ford)	352
4.	Byron (Chevrolet)	310
5.	Blaney (Ford)	304
6.	Larson (Chevrolet)	299
7.	Elliott (Chevrolet)	285
8.	Harvick (Ford)	273
9.	Keselowski (Ford)	269
10.	Bell (Toyota)	257


NASCAR

Dritter Cup-Sieg: Alex Bowman



Dritter Lauf: Mostert auf dem Weg zu seinem ersten Saisonsieg

MOTORSPORT IMAGES

Symmons Plains

Serie gerissen

Mit einer Woche Verspätung konnten die australischen Supercars endlich ihr Rennen in Tasmanien austragen. Dabei wurde die Siegesserie von Shane van Gisbergen beendet.

Von: **Michael Bräutigam**

Zunächst aber sah die Tourenwagen-Serie das gewohnte Bild. Holden-Pilot Van Gisbergen, der in den Trainings nicht brilliert hatte, drehte wie so oft gesehen pünktlich zum Qualifying auf und sicherte sich die Pole-Position fürs Samstagsrennen auf der kürzesten Strecke im Supercars-Kalender. Dabei kam erstmals das neue Format des Gruppen- bzw. Shootout-Qualifyings zum Einsatz. Cameron Waters, der mit Bestzeiten in beiden freien Trainings die Hoffnung auf den ersten Ford-Saisonsieg genährt hatte, musste sich auf dem zweiten Startplatz um über drei Zehntelsekunden geschlagen geben.

Am Start zum Samstagslauf musste der Pole-Mann jedoch sowohl Waters als auch Triple-Eight-Teamkollege Jamie Whincup den Vortritt lassen, die deutlich besser loskamen. Whincup war jedoch im Verlauf der ersten Runde kassiert, im neunten Umlauf sah auch Mostert die Rücklichter des „Giz"-Holden, der fortan souverän zum Sieg fuhr.

Whincup holt 123. Sieg

Waters büßte noch mehr Boden ein, nachdem zunächst Whincup und Chaz Mostert (Holden) vorbeizogen waren und er sich nach dem Pflichtstopp hinter Anton de Pasquale und Will Davison (beide Ford) einsortiert hatte. Mehr als dieser sechste Platz wurde es schlussendlich auch nicht.

Tags darauf riss dann die Siegesserie von Van Gisbergen. Waters war nach dem letztlich doch enttäuschenden Samstag anscheinend hochmotiviert und sicherte sich die Pole für beide Sonntagsrennen. Van Gisbergen holte dagegen nur Startplatz 6 und 7.

Denkbar gute Voraussetzungen, dass die Serie reißt, doch der Neuseeländer geigte im Rennen wieder auf. Nach einer starken Aufholjagd musste er sich letztlich nur Whincup geschlagen geben, der seinen 123. (!) Supercars-Laufsieg feierte. Waters rutschte auch noch hinter Will Davison (Ford) zurück und landete wieder nicht auf dem Podest.

Die Podiumsplatzierung sollte der Tickford-Speerspitze auch im dritten und letzten Tasmanien-Rennen verwehrt bleiben. Schon am Start musste er Chaz Mostert von Walkinshaw Andretti United (WAU) vorbeilassen. Mostert setzte die Segel und fuhr souverän zum ersten Sieg seit seinem Wechsel von Tickford zu WAU. Damit bleibt Holden in der Saison 2021 weiter ungeschlagen.

Durststrecke beendet

Waters, der mit zu starkem Reifenabrieb kämpfte, fiel wie in Lauf zwei noch den beiden DJR-Mustangs von De Pasquale und Davison zum Opfer, die damit ihrerseits das erste Doppel-Podium feierten. „Ein tolles Ergebnis fürs Team. Die Autos haben sich definitiv besser angefühlt als bei den ersten beiden Events", stellte De Pasquale einen Aufwärtstrend fest. Mostert war nach seinem ersten Sieg seit zwei Jahren einfach nur erleichtert. „Ich habe mir für dieses Jahr wirklich viel Druck gemacht", sagte der aktuelle Tabellen-Dritte. „Ich bin froh fürs Team und für unsere Fans."

Whincup komplettierte hinter Waters die Top 5, noch vor dem diesmal glücklosen Van Gisbergen. Der bleibt trotzdem Tabellenführer und hat bereits 139 Punkte Vorsprung auf den Teamkollegen angehäuft. ■

1. RENNEN

Symmons Plains (AUS), 17. April

1. Shane van Gisbergen (NZ)	Holden
2. Jamie Whincup (AUS)	Holden
3. Anton de Pasquale (AUS)	Ford
4. Chaz Mostert (AUS)	Holden
5. Will Davison (AUS)	Ford
6. Cameron Waters (AUS)	Ford
7. Mark Winterbottom (AUS)	Holden
8. Scott Pye (AUS)	Holden
9. Will Brown (AUS)	Holden
10. Brodie Kostecki (AUS)	Holden
11. James Courtney (AUS)	Ford
12. Jack Le Brocq (AUS)	Ford

2. RENNEN

Symmons Plains (AUS), 18. April

1. Jamie Whincup (AUS)	Holden
2. Shane van Gisbergen (NZ)	Holden
3. Will Davison (AUS)	Ford
4. Cameron Waters (AUS)	Ford
5. Will Brown (AUS)	Holden
6. Chaz Mostert (AUS)	Holden
7. Mark Winterbottom (AUS)	Holden
8. David Reynolds (AUS)	Ford
9. Scott Pye (AUS)	Holden
10. Andre Heimgartner (NZ)	Ford
11. Nick Percat (AUS)	Holden
12. Tim Slade (AUS)	Ford

3. RENNEN

Symmons Plains (AUS), 18. April

1. Chaz Mostert (AUS)	Holden
2. Anton de Pasquale (AUS)	Ford
3. Will Davison (AUS)	Ford
4. Cameron Waters (AUS)	Ford
5. Jamie Whincup (AUS)	Holden
6. Shane van Gisbergen (NZ)	Holden
7. Zane Goddard (AUS)	Holden
8. David Reynolds (AUS)	Ford
9. James Courtney (AUS)	Ford
10. Nick Percat (AUS)	Holden
11. Mark Winterbottom (AUS)	Holden
12. Tim Slade (AUS)	Ford

GESAMTWERTUNG

Nach 8 von 31 Rennen

1. Van Gisbergen (Holden)	865 Punkte
2. Whincup (Holden)	726
3. Mostert (Holden)	700
4. Waters (Ford)	663
5. Davison (Ford)	623
6. Winterbottom (Holden)	587
7. Reynolds (Ford)	474
8. Le Brocq (Ford)	462
9. Percat (Holden)	439
10. B. Kostecki (Holden)	437
11. Heimgartner (Ford)	430
12. Brown (Holden)	430

WTCR

Das Geschwisterpaar

Jessica und Andreas Bäckman werden das erste fahrende Geschwisterpaar in der WTCR. Gemeinsam mit Target Competition steigen sie in den Weltcup auf.

Von: **Michael Bräutigam**

Nachdem Hyundai erst kürzlich das Quasi-Werksprogramm für die WTCR verkündet hatte, steht in Form der Target-Mannschaft aus Südtirol nun auch ein Privatteam am Start, das auf zwei neue Elantra N TCR setzt. Die Bäckman-Geschwister Andreas (25) und Jessica (23) fuhren schon in den vergangenen zwei Jahren bei Target, nun steigt man aus der TCR Europe auf. „Ich freue mich auf den nächsten großen Schritt in meiner Rennkarriere“, sagte Andreas. „Es fühlt sich unreal an, es in den Weltcup geschafft zu haben“, gibt seine Schwester zu Protokoll, die auch die erste Dame in der WTCR sein wird. „Ich hoffe, damit kann ich mehr Frauen inspirieren.“

Das andere Geschwisterpaar, das sich um den Start im Weltcup bemühte, sind Michelle und Mike Halder aus Meßkirch. An dieser Stelle gibt es leider keine guten News. „Bei uns wird es Stand heute nichts werden“, verriet Mike Halder auf MSa-Nachfrage am Montag. Stattdessen versucht man, neben dem bereits angelaufenen NLS-Programm einen Start in einer TCR-Serie auf die Beine zu stellen. „Unser voller Fokus liegt jetzt auf der TCR Europe. Wir schauen, dass wir das in dieser schweren Zeit gestemmt kriegen“, so Mike, der mit dem Familienteam schon 2020 in der Europa-Serie am Start stand.

In Sachen WTCR füllt sich das Feld weiter. Neben der Target-News wurde mittlerweile auch bestätigt, dass Cupra in Form des Teams Zengo Motorsport gleich vier Autos einsetzen wird. Jordi Gené und Mikel Azcona sind die ersten beiden fixen Fahrer. Für den vierten Comtoyou-Audi wurde derweil Gilles Magnus bestätigt. Damit stehen sechs Wochen vor dem Auftakt insgesamt 22 Autos auf der Starterliste. ■



WTCR

Vollgas-Geschwister: Andreas und Jessica Bäckman steigen in die WTCR auf

ADAC TCR Germany

Engstler-Quartett

Engstler Motorsport hat sein Fahrer-Quartett für die ADAC TCR Germany bekannt gegeben. Titelverteidiger Antti Buri zählt jedoch nicht dazu.

Von: **Michael Bräutigam**

Einzig Nico Gruber ist aus dem Vorjahres-Aufgebot bei Engstler geblieben. Der junge Österreicher hatte einen Blitzstart in der Serie, gewann 2020 den Auftakt und war erster Tabellenführer. Danach gab es Pleiten, Pech und Pannen für den Sohn von Ex-Rennfahrer Sascha Plöderl. Diese Unglücks-Serie möchte er nun beenden.

Als Rückkehrer ist dieses Jahr Luca Engstler dabei, der nach dem Vizetitel 2018 aus der Serie gegangen war. Der 21-Jährige hat somit ein Doppelprogramm aus WTCR und ADAC TCR Germany. Mitchell Cheah und Martin Andersen (2020 Vizemeister der TCR Dänemark) komplettieren das Aufgebot der vier Hyundai i30 N TCR.

Testen in Oschersleben

Im gleichen Atemzug wurde auch bekannt gegeben, dass die Schwestermannschaft vom Team Oettinger wieder am Start steht, hier bleibt René Kircher am Steuer des VW Golf GTI TCR.

Anfang dieser Woche fanden sich die Protagonisten zum offiziellen Vorsaisontest in Oschersleben ein. Eindrücke und Zeiten aus der Magdeburger Börde lesen Sie in der nächsten Ausgabe. ■



ADAC

Will das Pech abschütteln: Nico Gruber geht ins zweite TCR-Germany-Jahr

NACHRICHTEN

TCR EUROPE: CORONEL UND BORKOVIC DABEI

In mittlerweile guter Tradition wird Publikumsliebling Tom Coronel auch 2021 ein Doppelprogramm fahren. Neben der WTCR steht er erneut in der TCR Europe am Start. Dort pilotiert er wie im Weltcup einen Comtoyou-Audi, in der Europa-Serie jedoch das alte Modell. Dusan Borkovic gibt als Coronels Teamkollege sein Comeback in der TCR Europe. Der Serbe war nach einer Prügelei in Spielberg 2019 aus der Serie ausgeschlossen worden. 2020 wurde er ungeschlagener Meister der TCR Eastern Europe.

DTM: TEST-STATISTIK

Die Analyse der DTM-Tests am Hockenheimring spuckt Marco Wittmann (BMW) als fleißigsten Tester aus. Er absolvierte insgesamt 241 Runden oder rund 1100 km, davon 159 Runden am zweiten Tag. Insgesamt spulten 19 Fahrer verteilt auf 15 Autos von vier Marken 13 200 Kilometer ab – und das, obwohl Schnee den ersten Tag verkürzte.

NASCAR: NEMECHEK MIT ZWEITEM SAISONSIEG

John Hunter Nemechek (Toyota) hat in Richmond seinen zweiten Saisonsieg eingefahren und damit sein Debakel von Bristol vergessen gemacht. In der Tabelle baut er den Vorsprung wieder auf 20 Punkte aus. Nemecheks Teamchef, Cup-Pilot Kyle Busch, wurde bei einem weiteren Gaststart Zweiter.

NASCAR: FRAUENPOWER BEI TALLADEGA-LAUF

Zum ersten Mal seit Danica Patricks Abschied aus der Serie gibt es am kommenden Sonntag wieder Frauenpower am Steuer eines NASCAR-Cup-Autos. In Talladega gibt die 47-jährige Jennifer Jo Cobb ihr Debüt in der obersten amerikanischen Stockcar-Liga. In der zweiten und dritten Liga bringt sie es auf insgesamt 248 Starts – mit überschaubarem Erfolg.



MOTOR SPORT aktuell
Alleskönner
50 Ausgaben MOTORSPORT AKTUELL
frei Haus plus Extra Ihrer Wahl sichern!
JET Gutschein
in Höhe von €30
JET
Schlauer ist das.
www.jet-tankstellen.de
FÜR SIE ZUR WAHL
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302
€ 30 JET-Gutschein
• Bequem shoppen und tanken
• Gilt deutschlandweit in allen JET-Stationen
• Wert: 30,– €
Ohne Zuzahlung
1022
MANNESMANN Steckschlüsselsatz
• 130-teiliger Steckschlüsselsat
• Aus Chrom-Vanadium-Stahl
• Mit praktischem Tragekoffer
Zuzahlung: 1,– €*
1082
MANNESMANN



Volle Kraft voraus!

Mit seinem zweiten Sieg in Folge hat sich Fabio Quartararo auch an die WM-Spitze katapultiert. Die Yamaha scheint überall gut zu funktionieren, und der junge Franzose gibt mächtig Gas. Doch noch beeindruckender war das Comeback von Ex-Weltmeister Marc Márquez.

Von: **Imre Paulovits**

Es war ein krasser Kontrast. Während Fabio Quartararo nach seinem überragenden Sieg draußen auf der Strecke die Auslaufrunde feierte, sackte Marc Márquez in seiner Box zusammen und heulte wie ein Schlosshund. Der achtfache Weltmeister konnte nach 518 Tagen erstmals wieder ein MotoGP-Rennen beenden. „Die letzten fünf, sechs Runden habe ich nur noch auf dem Motorrad gesessen und mich tragen lassen, dass ich irgendwie ins Ziel komme. Ich hatte überhaupt keine Kraft mehr", gestand er. Doch es war nicht diese völlige Erschöpfung, die ihn so fertig machte, es waren die aufgestauten Emotionen, die sich hier entluden. „Ich lasse es mir normalerweise nicht anmerken, was in mir vorgeht, aber diesmal war es einfach zu viel", gestand er später. „Diese neun Monate, die Zweifel, ob ich je wieder Rennen fahren kann, und noch immer die Ungewissheit, wie ich so ein Wochenende durchstehen kann. Das alles ist nun herausgekommen." Selbst noch eine Stunde später brach der sonst so starke Strahlemann vor dem Mikrofon einer spanischen TV-Reporterin zusammen und in Tränen aus. Doch der Spanier hat bei seiner Rückkehr alles übertroffen, was man von ihm erwarten konnte.

Übermenschliche Leistung

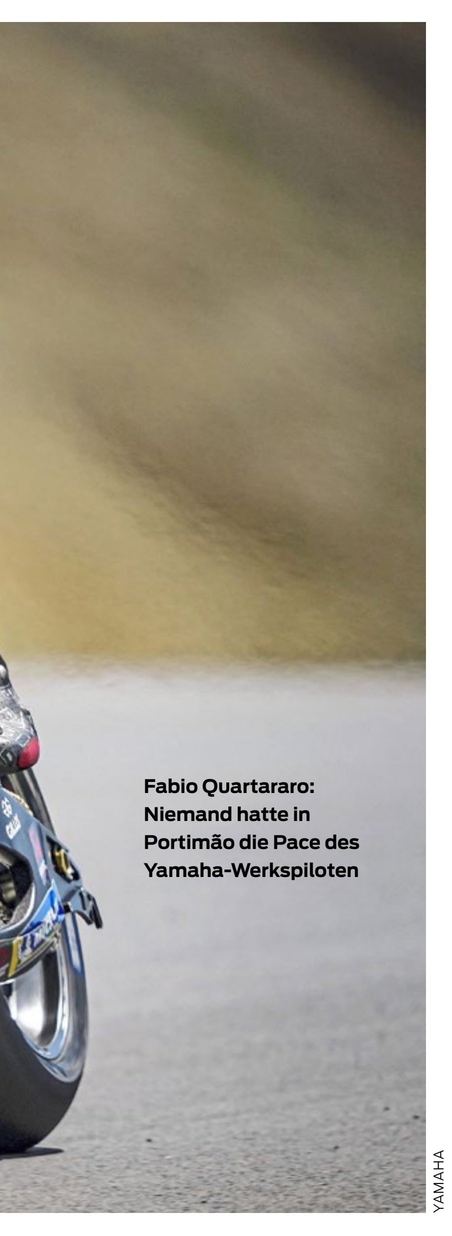
Im ersten freien Training kannte das Motorrad noch gar nicht, das er hier bewegte. „Natürlich fahre ich die Honda seit acht Jahren, aber sie hat jetzt eine Startvorrichtung vorn und hinten, eine andere Elektronik-Strategie, und das Fahrwerk ist weiterentwickelt." Doch bereits als er nach seiner letzten Runde in diesem ersten Outing abgewunken wurde, erschien sein Name plötzlich ganz oben auf dem Zeitenmonitor. Auch wenn ihn Maverick Viñales und Álex Rins noch auf den dritten Platz verdrängten – der Übermensch Marc Márquez war wieder da. Aber es kam, wie ihm die Ärzte vorhergesagt hatten: Mit jedem Training ließ seine Kraft nach. Sein Körper ist noch lange nicht bereit für die haarsträubenden Manöver mit einem 300-PS-Motorrad, die ihn so legendär gemacht haben.

> „Diese Monate, die Zweifel, ob ich je wieder Rennen fahren kann, und noch immer die Ungewissheit, wie ich ein Wochenende durchstehen kann, haben sich plötzlich entladen."
>
> Marc Márquez

Márquez musste durch die Q1, und dort zeigte er, dass er von seinem Killerinstinkt nichts eingebüßt hat. Er schaffte es, genau hinter Weltmeister Joan Mir zu sein, als dieser seine schnelle Runde begann. Hinter dem Weltmeister katapultierte sich Marc Márquez zur Bestzeit und kam weiter. Auch in den ersten Runden des Rennens war er wieder der aggressive Draufgänger. Die Gegner sind nun gewarnt, und alle verneigten sich tief vor der Leistung des achtfachen Weltmeisters.

Die üblichen Verdächtigen

Doch der Sieg ging über andere. Fabio Quartararo hatte in FP4 in Rennabstimmung acht Runden unter 1.40 vorgelegt, niemand aus dem gesamten restlichen Feld schaffte auch nur eine einzige. Dann knallte Ducati-Werkspilot Francesco Bagnaia in der letzten



YAMAHA

Fabio Quartararo: Niemand hatte in Portimão die Pace des Yamaha-Werkspiloten



MOTOGP

Zwei von ihnen stürzten: Johann Zarco (#5) und Álex Rins hielten nicht durch



YAMAHA

Fabio Quartararo: Guten Tag gehabt



REPSOL

Völlig aufgelöst: Nach den unglaublichen Strapazen seiner Rückkehr gab sich Marc Márquez ganz seinen Emotionen hin

Runde des Qualifyings eine Zeit von 1.38,494 hin, fast eine halbe Sekunde unter dem Rekord von Oliveira aus dem Vorjahr. Doch weil eine gelbe Flagge draußen war, wurde ihm die Zeit aberkannt, und statt von der Pole-Position musste er vom 11. Startplatz ins Rennen gehen. Quartararo stand auf der Pole, neben ihm WM-Leader Johann Zarco. Dass sich aber Álex Rins mit der Suzuki in die erste Startreihe qualifizieren konnte, ließ schon erahnen, dass die Suzukis am Sonntag um den Sieg kämpfen würden.

Dann katapultierte sich Zarco an die Spitze und gab sie lange nicht ab. Quartararo und Rins hatten zwar die schnellere Pace, doch mit der Power seiner Ducati fuhr sich Zarco auf der Zielgeraden immer wieder ran. Plötzlich aber rutschte dem bislang so fehlerfreien WM-Leader das Vorderrad weg. „Es ist eine Schande, aber es gehört zu diesem Spiel dazu", ließ der Franzose seinen Kopf nicht allzu sehr hängen. „Ich habe einen Fehler gemacht, und da habe ich vorne die Haftung verloren."

Fabio Quartararo hatte sich an die Spitze gesetzt, doch Álex Rins machte ihm mächtig Druck, bis auch er hinfiel. „Ich war am Limit, aber in einem guten Limit", sinnierte Rins hinterher. „Ich war recht entspannt, und ich habe in dieser Kurve eigentlich nichts anders gemacht als zuvor. Aber ich bin hingefallen, und das hat alles zunichtegemacht."

Francesco Bagnaia bestätigte sein Tempo aus den Trainings und fuhr vom elften Startplatz bis auf P2 vor: „Ich habe den bestmöglichen Start versucht, aber von so weit hinten ist es schwer. Ich hatte dann eine phänomenale Pace. Dass ich Zweiter wurde, war mehr, als ich hätte erwarten können." Und auch Weltmeister Joan Mir fuhr aufs Podest: „Ich hatte zu Rennmitte etwas Probleme mit dem Vorderreifen. Dieser Podestplatz ist eine große Belohnung für ein hartes Wochenende ohne meinen erkrankten Crewchief Frankie Carchedi."

In Jerez in zwei Wochen wird es sicherlich nicht weniger hart werden. ■

DREI FRAGEN AN FABIO QUARTARARO



WIE HABEN SIE DAS RENNEN SO PERFEKT EINGETEILT?
Mein Start war gut, aber leider haben es die anderen noch besser gemacht. Danach habe ich eine noch bessere Pace fahren können, als ich es erwartet habe. Unser Motorrad wurde dazu noch besser, als der Tank nicht mehr ganz voll war. Álex Rins hat eine sehr schnelle Pace angeschlagen, ich wusste aber, dass wir noch ein wenig zulegen konnten. Dann hat er einen Fehler gemacht. Aber die Pace war auch unheimlich hoch. Als er weg war, konnte ich diese einzigartige Strecke einfach nur genießen.

IST DIE YAMAHA NUN DAS BESTE MOTORRAD?
Yamaha hat gegenüber dem Vorjahr einen Riesenschritt gemacht. Aber ich fühle mich auch mental stärker. Letztes Jahr konnten wir ab Aragón nicht mehr um die Meisterschaft kämpfen, seither habe ich eine Menge dazugelernt. Wenn das Motorrad letztes Jahr nicht gut lief, habe ich immer negativ gedacht. Seither habe ich das positive Denken gelernt, und das ist sehr gut. Jetzt denke ich immer daran, was gut funktioniert, und damit kann ich mich viel besser konzentrieren.

WEN SEHEN SIE ALS IHRE STÄRKSTEN WM-GEGNER?
Peco Bagnaia sieht sehr stark aus, auch Johann Zarco. Derzeit ist es noch nicht leicht zu sagen. Johann war bislang sehr konstant, ist aber gestürzt. Dazu kommen sicher noch sechs bis sieben Fahrer, die alle gewinnen können. Es gibt keinen Favoriten.

Binder fährt nach vorn

Lokalmatador Miguel Oliveira konnte zwar seine Vorjahresform nicht wiederholen und stürzte, dafür fuhr Brad Binder bis fast aufs Podest vor.

Von: **Imre Paulovits**

Die Hoffnung, dass sich die Probleme, die KTM in Katar hatte, beim Europa-Auftakt von selbst lösen würden, bestätigten sich nicht. Dadurch, dass die Reifen, mit denen Miguel Oliveira das letzte MotoGP-Wochenende 2020 auf seiner Heimstrecke dominiert hatte, nicht mehr zur Auswahl stehen, war es nicht einfach, die RC16 auf die neuen Gegebenheiten abzustimmen.

Dass Oliveira sich selbst zu viel Druck gemacht hat, war schon am Samstag zu erkennen, als er in der Q2 stürzte. Auch am Sonntag musste er einmal zu Boden, konnte aber weiterfahren und das Rennen noch als 16. beenden. „Das Rennen wurde kompliziert, der Vorderreifen überhitzte schnell, und ich bekam mehr Bewegung ins Motorrad. So bin ich in Turn 14 gestürzt. Mir ist zwar der hintere Bremshebel abgebrochen, und das Motorrad war auf der rechten Seiten ziemlich kaputt, aber ich wollte das Rennen trotzdem einfach zu Ende fahren, aus Respekt meinem Team und meinen Mechanikern gegenüber, die das Motorrad schon nach dem Sturz am Samstag neu aufbauen mussten. Ich wollte auch, dass die portugiesischen Fans mich zumindest übers Ziel fahren sehen."

Dafür fuhr Brad Binder von Startplatz 15 aus furios nach vorn. In den letzten Runden hatte er die schnellste Pace von allen. Er war schon auf dem fünften Platz und kam den vor ihm liegenden Franco Morbidelli und Joan Mir immer näher. Schließlich wurde er Fünfter, mit zwei Runden mehr hätte es der Südafrikaner aufs Podest schaffen können. „Mit der Entwicklung, die wir während des Wochenendes gemacht haben, können wir wirklich zufrieden sein", konnte Binder dem Ganzen etwas Gutes abgewinnen. „Wenn man so ein schwieriges Wochenende hat, ist es eine Erleichterung, wenn man die Top 5 knackt. Aber natürlich ist es frustrierend, wenn man den Podest-Kampf vor sich sieht und ihm immer näher kommt, aber einem die Zeit ausgeht. Ich hoffe, dass wir nun in Jerez den Schritt machen, der uns noch fehlt." ■



POLARITY PHOTO

Brad Binder (#33): Durch eine ganze Reihe namhafter Konkurrenten gepflügt

KOMMENTAR

DIE GANZ GROSSEN IM SPORT haben etwas Besonderes, das sie von allen anderen unterscheidet. Neben übernatürlichem Talent ist es genau so eine Willenskraft, die sie über Schmerzen und Grenzen hinwegsetzt. Welch übermenschliche Kraft dazugehört, diese Grenzen umzustoßen, wird immer dann klar, wenn es nicht mehr leicht und natürlich erscheint, sondern das ganze Leid zum Vorschein kommt. Dann wird mit einem Schlag auch klar, dass diese Superhelden ganz und gar menschlich sind. Als Marc Márquez in Portimão in seine Box kam, wurde dies überaus deutlich. Es wurde auch klar, was einen solchen Ausnahmekönner nach vorn treibt. Und was es ihm bedeutet, wenn all die Anstrengungen und die Selbstschindung, die mentale Kraft des positiven Denkens schließlich zum Ziel geführt haben. Es ist ihm zu wünschen, dass er wieder ganz der Alte wird.



Imre Paulovits
Leiter Motorradsport

AUS DEM FAHRERLAGER

VON DEN FANS EMPFANGEN
Wegen der Corona-Beschränkungen musste der Portugal-GP ganz ohne Zuschauer ausgetragen werden. Die Zufahrt war weiträumig abgesperrt und von der Nationalgarde kontrolliert. Doch am Donnerstag gab es eine Ausnahme: Eine große Gruppe von Fans durfte zur Zufahrt des Fahrerlagers, wo sie Miguel Oliveira einen gewaltigen Empfang bereiteten. Der KTM-Werkspilot, der im November das WM-Finale in Portimão gewonnen hatte, ist es zwar gewohnt, in Portugal ein gefeierter Held zu sein, zeigte sich von dieser Aktion aber trotzdem völlig überwältigt.

DOPPELTE EHRE
MotoGP und Formel 1 haben keine Berührungsängste. So wurde von Dorna, FIM, FIA und der Formula One Group gemeinsam eine Gedenkfeier für den in Imola geborenen und im Februar verstorbenen zweifachen Weltmeister und Teambesitzer Fausto Gresini organisiert. Um 13.45 h, vor dem Start der MotoGP, wurde in Imola unter der Leitung von Formel-1-Boss Stefano Domenicali und FIA-Präsident Jean Todt und in Portimão unter der Leitung von Dorna-CEO Carmelo Ezpeleta und FIM-Präsident Jorge Viegas synchron des verstorbenen Weltmeisters gedacht. Es wurde über große Leinwände live von beiden Stätten übertragen.

ISOLIERT IN ANDORRA
Joan Mirs Crewchief Frankie Carchedi wurde vor der Abreise Covid-19-positiv getestet und musste in Andorra in Isolation. Der Crewchief des Suzuki-Testteams, der erfahrene Tom O'Kane, agierte nun an der Seite des MotoGP-Weltmeisters. Aber die Box stand verbunden über mehrere Go-Pro-Kameras in einer Zoom-Konferenz ständig in Kontakt mit Carchedi. Dieser analysierte von zu Hause aus durchgehend die Daten auf seinem Computer.

ABKÜHLUNG
Der Fahrstil von Fabio Quartararo auf der Yamaha wird oft mit dem von Jorge Lorenzo verglichen. Nun tat der Franzose seinem berühmten Vorgänger noch etwas gleich: Wie einst Lorenzo in Valencia im Feuerwehrteich, nahm Quartararo nach der Pressekonferenz eine Abkühlung im Swimmingpool hinter der Boxenanlage. ■ IP



MOTOGP

Fabio Quartararo nutzte nach der Pressekonferenz den Swimmingpool

MOTOGP-ERGEBNISSE

Portimão (P) – 18. April 2021 3. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 114,800 km über 25 Runden à 4,592 km. 21 Fahrer gestartet, 16 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 25 Grad, Asphalt 41 Grad. Schnitt des Siegers: 164,8 km/h.

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1.	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	25	41.46,412 min	338,5 km/h	1.39,472 min	M/H	25
2.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP21	25	+4,809 sec	350,6 km/h	1.39,468 min	M/M	20
3.	Joan Mir (E)	Suzuki GSX-RR	25	+4,948 sec	339,6 km/h	1.39,855 min	M/M	16
4.	Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	25	+5,127 sec	338,5 km/h	1.39,939 min	M/H	13
5.	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	25	+6,668 sec	345,0 km/h	1.39,850 min	M/H	11
6.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	25	+8,885 sec	345,0 km/h	1.39,854 min	M/M	10
7.	Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	25	+13,208 sec	342,8 km/h	1.40,001 min	M/M	9
8.	Álex Márquez (E)	Honda RC 213 V	25	+17,992 sec	347,2 km/h	1.40,428 min	M/M	8
9.	Enea Bastianini (I)	Ducati D16 GP19	25	+22,369 sec	347,2 km/h	1.40,126 min	M/M	7
10.	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	25	+23,676 sec	342,8 km/h	1.40,524 min	M/M	6
11.	Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	25	+23,761 sec	341,7 km/h	1.40,006 min	M/M	5
12.	Luca Marini (I)	Ducati D16 GP19	25	+29,660 sec	345,0 km/h	1.40,693 min	M/M	4
13.	Danilo Petrucci (I)	KTM RC16	25	+29,836 sec	339,6 km/h	1.40,734 min	H/H	3
14.	Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RS-GP	25	+38,941 sec	340,6 km/h	1.40,997 min	M/M	2
15.	Iker Lecuona (E)	KTM RC16	25	+50,642 sec	341,7 km/h	1.40,955 min	M/H	1
16.	Miguel Oliveira (P)	KTM RC16	25	+1 Runde	345,0 km/h	1.40,148 min	M/H	-
	Nicht gewertet:							
	Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP21	19	+6 Runden	351,7 km/h	1.39,700 min	M/M	-
	Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	18	+7 Runden	341,7 km/h	1.39,450 min	M/M	-
	Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	14	+11 Runden	341,7 km/h	1.40,365 min	M/H	-
	Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP21	5	+20 Runden	349,5 km/h	1.40,411 min	M/M	-
	Pol Espargaró (E)	Honda RC 213 V	4	+21 Runden	342,8 km/h	1.41,166 min	M/M	-

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Quartararo	1.38,862 min
2.	Rins	1.38,951 min
3.	Zarco	1.38,991 min
4.	Miller	1.39,061 min
5.	Morbidelli	1.39,103 min
6.	M. Márquez	1.39,121 min
7.	A. Espargaró	1.39,169 min
8.	Marini	1.39,386 min
9.	Mir	1.39,398 min
10.	Oliveira	1.39,445 min
11.	Bagnaia	1.39,482 min
12.	Viñales	1.39,807 min
13.	A. Márquez	1.39,530 min
14.	P. Espargaró	1.39,710 min
15.	Binder	1.39,776 min
16.	Bastianini	1.39,855 min
17.	Rossi	1.39,943 min
18.	Petrucci	1.40,202 min
19.	Lecuona	1.40,408 min
20.	Savadori	1.40,444 min
21.	Nakagami	1.40,611 min

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Quartararo	61
2.	Bagnaia	46
3.	Viñales	41
4.	Zarco	40
5.	Mir	38
6.	A. Espargaró	25
7.	Rins	23
8.	Binder	21
9.	Bastianini	18
16.	Bradl	7

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	Yamaha	75
2.	Ducati	60
3.	Suzuki	42
4.	Aprilia	25
5.	KTM	22
6.	Honda	20

WM-STAND TEAMS

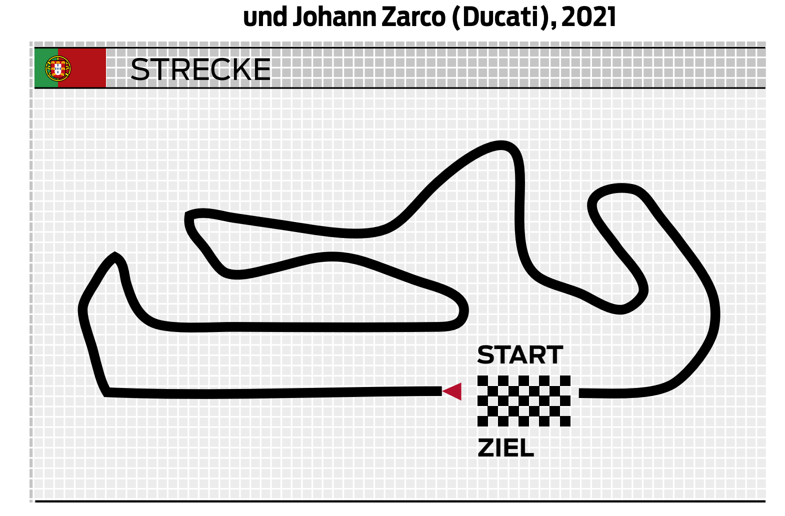
	Team	Punkte
1.	Monster Energy Yamaha MotoGP	102
2.	Team Suzuki Ecstar	61
3.	Ducati Lenovo Team	60
4.	Pramac Racing	57
5.	Aprilia Racing Team Gresini	27
6.	Repsol Honda Team	27
7.	Red Bull KTM Factory Racing	25
8.	Esponsorama Racing	22
9.	Petronas Yamaha SRT	21
10.	LCR Honda	14

„Es ist noch viel zu früh, um über WM-Favoriten zu reden. Es gibt auch in diesem Jahr zehn Fahrer, die Rennen gewinnen können."

Fabio Quartararo

AUTÓDROMO DO ALGARVE PORTIMÃO (P) 4,592 KM

Rundenrekord: **1.39,450, Álex Rins (Suzuki), 2021**
Quali-Rekord: **1.38,862, Fabio Quartararo (Yamaha), 2021**
Topspeed-Rekord: **351,7 km/h Andrea Dovizioso (Ducati), 2020 und Johann Zarco (Ducati), 2021**





YAMAHA

Fabio Quartararo: Nicht nur im Rennen, auch in der WM-Tabelle die Nummer 1

Auch Ajos Moto2-Schützling sc



Raúl Fernández: Bei zwei Starts in Portimão zwei Siege in zwei Klassen

MOTOGP

Was sich schon in den ersten beiden Grands Prix angedeutet hat, vollbrachte Raúl Fenández in Portimão. Wie beim WM-Finale der Moto3 siegte der 20-jährige Spanier nun auch in der Moto2.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Alle hatten nach den ersten beiden Rennen in Katar einen Zweikampf zwischen Sam Lowes und Remy Gardner erwartet. Und auch die Trainingstage deuteten ganz darauf hin. Im Qualifying trennten die beiden Erstplatzierten der WM-Tabelle ganze 23 Tausendstelsekunden an der Spitze des Feldes. Doch dann kam alles ganz anders. Lowes erwischte einen recht schlechten Start, der 30-jährige Brite wollte dies in der ersten Kurve wieder gutmachen, doch sein

MotoGP

Andrea Dovizioso: Aprilia-Testfahrt

Wie angekündigt, testete Andrea Dovizioso in Jerez drei Tage lang die Aprilia RS-GP. Nun soll ein weiterer Test in Mugello folgen.

Von: **Imre Paulovits**

Eigentlich wäre es eine Vernunftsehe. Aprilia bräuchte dringend einen zweiten Spitzenfahrer neben Aleix Espargaró, wollten sie auf Augenhöhe mit den anderen Herstellern kämpfen. Und Andrea Dovizioso könnte all seine Erfahrung und sein technisches Können einsetzen. Die anderen Hersteller sind bestens aufgestellt, und nächstes Jahr dürften noch mehr hoch talentierte und bestens vorbereite junge Piloten aus der Moto2 nachrücken.

So haben viele erwartet, dass der Test in Jerez nur eine Formsache sein wird, bevor sich der dreifache MotoGP-Vizeweltmeister und der Hersteller aus Noale einigen, dass er für den Rest der Saison den bislang farblosen Lorenzo Savadori ersetzt. Doch es ist ganz anders gekommen. Dovizioso fuhr zwar drei solide Testtage in Jerez und lobte die Fähigkeiten der RS-GP und der Aprilia-Techniker, aber die allseits erwartete Comeback-Ankündigung blieb aus, stattdessen einigte man sich auf einen zweiten Test in Mugello.

„Jedes Motorrad hat seine DNA, und diese ist bei jedem Motorrad anders“, stellte Dovizioso klar. „Es war interessant, nach so langer Zeit ein anderes Motorrad auszuprobieren. Die Aprilia ist ganz anders, als was ich gewohnt war. In Jerez war es aber noch nicht möglich, ihre Grenzen auszukosten. Erst einmal stellt die Sitzposition das Limit dar. Aleix Espargaró und vor allem Lorenzo Savadori sind größer als ich, deshalb müsste das Motorrad für mich komplett umgebaut werden. Und das braucht seine Zeit. So haben wir uns geeinigt, dass wir es später noch einmal auf einer anderen Strecke probieren werden, in einem Monat in Mugello. Bis dahin haben sie Zeit, spezielles Material für mich vorzubereiten. Dann kann ich auch mehr pushen. In der MotoGP ist es sehr wichtig, dass man sich auf dem Motorrad bequem fühlt, um wirklich an den Details zu arbeiten. Aber eines ist sicher: Aprilia hat seit letztem Jahr einen großen Schritt gemacht, und sie haben sicher eine Basis, um um das Podest zu kämpfen.“ ■



MOTOGP

Andrea Dovizioso: „In Mugello mit der richtigen Sitzposition mehr pushen“

hon ganz oben

Motorrad keilte hinten aus und warf ihn mit einem üblen Highsider ab „Alle drängten in der ersten Kurve auf eine Linie, und ich kam Remy Gardner immer näher“, erzählte Lowes. „Ich bremste hinten, das Hinterrad blockierte, ich wurde auf die schmutzige Außenlinie getragen und im hohen Bogen abgeworfen.“

Doch auch Gardner wurde nicht verschont. „Ich habe zu viele Fehler gemacht, und auch meine Reifen ließen stark nach“, gab der Ajo-Pilot zu. In der letzten Runde kämpfte er in einer Gruppe mit Joe Roberts und Arón Canet um den zweiten Platz. In der vorletzten Kurve stach Gardner harsch innen rein, Roberts musste aufstellen, und so kam Gardner zumindest aufs Podest. Doch da war sein Teamkollege Raúl Fernández bereits als Sieger abgewunken. Der Moto2-Aufsteiger teilte sich das Rennen wie ein routinierter Fuchs ein und setzte sich in den letzten Runden mit genauso einer unwiderstehlichen Pace ab wie im November in seinem Moto3-Rennen. „In Misano hatte ich ein Gespräch mit Aki Ajo, da ist mir einiges klar geworden“, gab der 20-Jährige zu. Er hat mir viel über meinen Fahrstil und meine mentale Kraft erklärt, und das konnte ich in der Moto3 gut umsetzen. Aber dass dies auch in der Moto2 so gut funktioniert, davon hätte ich nicht zu träumen gewagt“, gab Fernández zu.

Das Intact-Team musste in Portimão ohne Teamchef Jürgen Lingg auskommen, der wegen einer Operation daheim weilen musste. Marcel Schrötter verpasste Q2 um ganze 19 Tausendstel, vom 19. Startplatz aus war es in diesem Feld wieder schwierig, nach vorne zu kommen. „Im Rennen war das Gefühl zu den Reifen nicht wie in den Sessions zuvor“, bemerkte Schrötter. „Dennoch war das Rennen ordentlich. Ich habe gekämpft, um innerhalb der Gruppe zu gewinnen, und konnte wenigstens noch einen Fahrer hinter mir lassen.“ ■

NACHRICHTEN

MOTOGP
In Portimão wurde der Tatendrang von Rookie Jorge Martín, der in Katar noch mit der Abgebrühtheit eines alten Fuchses zur Pole-Position und aufs Podest gefahren war, jäh gebremst. Im FP3 am Samstagmorgen wurde er in der Zielkurve brutal abgeworfen, überschlug sich vielfach im Kiesbett und wurde ins Krankenhaus gebracht. Der 23-jährige Spanier brach sich rechts einen Mittelhandknochen sowie den Innenknöchel und wird in dieser Woche in Bologna von einem Spezialistenteam operiert. Erst danach kann gesagt werden, wann er eine Rückkehr vorbereiten kann.

MOTOGP
Eine wahre Heldentat vollbrachte Takaaki Nakagami. Der Japaner stürzte in FP2 am Ende der Zielgeraden, knackste sich das rechte Schlüsselbein an und zog sich Prellungen am ganzen Körper zu. Er biss die Zähne zusammen, startete vom letzten Startplatz – und wurde Zehnter!

MOTO2
Tom Lüthi hatte ein Wochenende zum Vergessen. In Q1 hatte er gute Chancen, weiterzukommen, doch dann ging ein Sensor kaputt. So musste er vom 22. Startpatz ins Rennen gehen, hatte noch immer kein richtiges Gefühl für das Motorrad und wurde 17.

MOTO2
Nach zwei Punkterängen in Katar musste sich der Österreicher Maximilian Kofler diesmal mit dem 21. Platz zufriedengeben. Gleich nach dem Start wurde der CIP-KTM-Pilot nach außen gedrückt und verlor viele Plätze. „Das war nicht optimal, ich bin dann aber mit der Pace der Führenden auch nicht wirklich mitgekommen. Über das gesamte Wochenende fehlte mir einfach das einhundertprozentige Vertrauen in mein Bike“, erklärte Kofler.

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Portimão (P) – 18. April 2021 3. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 105,616 km über 23 Runden à 4,592 km. 30 Fahrer gestartet, 22 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 25 Grad, Asphalt 44 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Raul Fernández (E)	Kalex	23	39.47,377 min	1.42,864 min	25
2.	Arón Canet (E)	Boscoscuro	23	+1,600 s	1.43,105 min	20
3.	Remy Gardner (AUS)	Kalex	23	+1,968 s	1.42,943 min	16
4.	Joe Roberts (USA)	Kalex	23	+2,397 s	1.43,280 min	13
5.	Augusto Fernández (E)	Kalex	23	+5,622 s	1.43,461 min	11
6.	Marco Bezzecchi (I)	Kalex	23	+6,344 s	1.43,575 min	10
7.	Xavi Vierge (E)	Kalex	23	+7,360 s	1.43,386 min	9
8.	Héctor Garzo (E)	Kalex	23	+12,540 s	1.43,677 min	8
9.	Cameron Beaubier (USA)	Kalex	23	+14,989 s	1.43,540 min	7
10.	Marcel Schrötter (D)	Kalex	23	+15,240 s	1.43,782 min	6
11.	Fabio Di Giannantonio (I)	Kalex	23	+15,521 s	1.43,639 min	5
12.	Lorenzo Dalla Porta (I)	Kalex	23	+15,667 s	1.43,841 min	4
13.	Albert Arenas (E)	Boscoscuro	23	+19,513 s	1.44,090 min	3
14.	Lorenzo Baldassarri (I)	MV Agusta	23	+23,147 s	1.44,077 min	2
15.	Marcos Ramírez (E)	Kalex	23	+23,494 s	1.44,086 min	1
16.	Tony Arbolino (I)	Kalex	23	+23,639 s	1.44,059 min	-
17.	Thomas Lüthi (CH)	Kalex	23	+27,470 s	1.43,980 min	-
18.	Hafizh Syahrin (MAL)	NTS	23	+56,999 s	1.45,226 min	-
19.	Miquel Pons (E)	MV Agusta	23	+1.00,417 min	1.45,739 min	-
20.	Fraser Rogers (GB)	NTS	23	+1.21,966 min	1.46,239 min	-
21.	Somkiat Chantra (T)	Kalex	23	+1.25,160 min	1.43,559 min	-
22.	Jorge Navarro (E)	Boscoscuro	23	+3 Runden	1.43,908 min	-
	Nicht gewertet:					
	Jake Dixon (GB)	Kalex	14	+9 Runden	1.43,800 min	-
	Celestino Vietti (I)	Kalex	11	+12 Runden	1.43,931 min	-
	Nicolò Bulega (I)	Kalex	11	+12 Runden	1.43,662 min	-
	Bo Bendsneyder (NL)	Kalex	7	+16 Runden	1.44,057 min	-
	Ai Ogura (J)	Kalex	4	+19 Runden	1.43,913 min	-
	Yari Montella (I)	Boscoscuro	3	+20 Runden	1.44,110 min	-

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Gardner	56
2.	R. Fernández	52
3.	Lowes	50
4.	Bezzecchi	36
5.	Di Giannantonio	27
6.	Canet	23
7.	Roberts	23
8.	A. Fernández	23
10.	Schrötter	14
23.	Lüthi	1

WM-STAND KONSTRUKTEURE

	Hersteller	Punkte
1.	Kalex	75
2.	Boscoscuro	29
3.	MV Agusta	2

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Red Bull KTM Ajo	108
2.	Elf Marc VDS Racing Team	73
3.	Sky Racing Team VR46	49
8.	Liqui Moly IntactGP	19

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Lowes	1.42,901 min
2.	Gardner	1.42,924 min
3.	Vierge	1.43,075 min
4.	Ogura	1.43,121 min
5.	Bezzecchi	1.43,170 min
6.	A. Fernández	1.43,259 min
7.	Arenas	1.43,304 min
8.	Roberts	1.43,314 min
9.	Canet	1.43,359 min
10.	R. Fernández	1.43,389 min
11.	Chantra	1.43,454 min
12.	Garzo	1.43,472 min
13.	Beaubier	1.43,475 min
14.	Dixon	1.43,664 min
15.	Bulega	1.43,676 min
16.	Di Giannantonio	1.43,744 min
17.	Ramirez	1.43,841 min
18.	Montella	1.44,003 min
19.	Schrötter	1.43,523 min
20.	Manzi	1.43,772 min
21.	Dalla Porta	1.43,778 min
22.	Lüthi	1.43,993 min
23.	Vietti	1.44,195 min
24.	Baldassarri	1.44,269 min
25.	Arbolino	1.44,462 min
26.	Bendsneyder	1.44,773 min
27.	Syahrin	1.44,908 min
28.	Pons	1.46,176 min

Moto3

Super-Rookie Pedro Acosta brich



MOTOGP

Pedro Acosta: Andere Taktik, gleiches Ergebnis. Nach der Aufholjagd in Katar siegte der 16-jährige Spanier nun durch Taktik

Der zweite Sieg in Folge und WM-Führung weit ausgebaut. Was MotoGP-Rookies-Cup-Sieger Pedro Acosta in der Weltmeisterschaft aufführt, haben die Allergrößten noch nicht geschafft.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Er ist erst 16 Jahre alt, aber hinter dem Kindergesicht verbirgt sich ein kleiner Erwachsener. So wie sich Pedro Acosta in drei Sprachen artikuliert. Und die Reife, mit der er über sein Rennwochenende spricht, hebt ihn weit über seine Altersgenossen. Und erst einmal sein Talent. Vor zwei Wochen in Katar hat er Geschichte geschrieben, als er das Rennen aus der Boxengasse gewonnen hat. Diesmal machte er es vom zwölften Startpatz aus, und weil er diesmal nicht das gan-

Moto3

Dupasquier zum dritten Mal in den Punkten

Die Topform des Schweizers Jason Dupasquier geht weiter. In Portimão holte er als Zwölfter ebenso Punkte, wie in den beiden Quatar-Rennen.

Wenn Jason Dupasquier auch nur vom 23. Startplatz ins Rennen gehen konnte, dort wuchs der 19-jährige Schweizer wieder über sich hinaus und kämpfte sich schnell in die Punkteränge vor. Zeitweilig war er gar in den Top-10 und überquerte die Ziellinie als Zwölfter. „Ich war sehr aufgeregt, nach Portugal zurückzukehren, weil es für mich auch wie ein Heim-GP ist. Es war ein schwieriges Wochenende, aber ich habe im Rennen viele Positionen gutmachen können, mein Bestes gegeben und kann mit dem zwölften Platz sehr zufrieden sein.“ Das Prüstel-Team hatte aber noch mehr Freude. Auch Ryusei Yamanaka holte wieder Punkte, diesmal gar als Zehnter. „Wir hatten schwierige Sessions im Freien Training, aber im Qualifying hatten wir mehr Gefühl mit dem Motorrad“, analysierte der 19-jährige Japaner. „Ich habe mich mit dem Team ganz auf das Rennen konzentriert. Dort hatte ich ein gutes Gefühl, und ich konnte so viel pushen, wie ich wollte!“ ■



POLARITY PHOTO

Jason Dupasquier: Gut gekämpft

MotoGP Rookies Cup

Neuer Überflieger

Der Kolumbianer David Alonso entschied die Saisonauftaktrennen für sich. Der Deutsche Freddie Heinrich und der Österreicher Jakob Rosenthaler holten bei ihrem Debüt Punkte.

Bereits seit 2007 beschert uns der MotoGP-Rookies-Cup Talente, ohne die die Motorrad-WM nie so spannend wäre, wie sie heute ist. Johann Zarco war der erste Cup-Sieger, er hat bis vor Portimão die MotoGP-Punktetabelle angeführt. Sein Teamkollege Jorge Martín war der Cupsieger 2014. Aber so richtig für Schlagzeilen sorgt derzeit der letztjährige Meister Pedro Acosta, der ohne Eingewöhnung gleich auch die Moto3-WM anführt.

Doch auch dieses Jahr scheint der Cup mit Talenten übersät zu sein. Besonders der 14-jährige Kolumbianer David Alonso hat nun einen eindrücklichen Beweis davon erbracht. Im ersten Rennen konnte er sich aus der Führungsgruppe nach vorne absetzen und gewann mit vier Sekunden Vorsprung vor einer Sechsergruppe, die von dem 16-jährigen Brasilianer Diogo Moreira und dem ebenfalls 16-jährigen Spanier Marcos Uriarte angeführt wurde. Im zweiten Rennen führte Alonso ebenfalls die meiste Zeit über, konnte sich aber nicht aus dem Führungspulk lösen. Dafür platzierte er sich in der Zielkurve genau richtig und überholte seinen spanischen Widersacher Daniel Holdago aus dem Windschatten.

Freddie Heinrich bekam als Dritter des Northern Talent Cups einen Platz im Rookies Cup. Der 16-Jährige aus Lunzenau, der den Winter in Spanien verbracht hat und von Dario Giusepetti trainiert wurde, kam auch recht schnell mit dem Cup-Motorrad zurecht und fuhr im zwei-

t alle Rekorde

ze Feld aufrollen musste, teilte er das Rennen taktisch so klug ein, dass einem Dennis Foggia regelrecht leidtun konnte. Der Leopard-Pilot hatte fast das ganze Rennen geführt und die Angriffe am Ende der Geraden durch ultraspätes Bremsen abfangen können, doch in der letzten Runde überrollte ihn der Teenager.

Wie Acosta dann trotz eines haarsträubenden Vorderradslides in der schnellen Zielkurve trotzdem früh genug ans Gas gehen konnte, dass ihn Foggia bis zum Zielstrich nicht mehr abfangen konnte, war auch ein Moment, wie man ihn nur von den ganz Großen gesehen hat. Der Ajo-KTM-Pilot hat in vielerlei Hinsicht Geschichte geschrieben: Er ist der erste Fahrer seit Daijiro Kato, der seine Karriere mit drei Podestplätzen begonnen hat. Dafür hat der Japaner aber drei Jahre gebraucht, denn es waren alles Wildcard-Einsätze auf seiner Hausstrecke in Suzuka. Acosta ist nun auch der mit Abstand jüngste Fahrer in der 72-jährigen Geschichte der Motorrad-WM, der seine Karriere mit drei Podestplätzen begonnen hat. Das alles berührt ihn aber weniger, als dass er als Rookie nach drei Rennen die WM-Tabelle mit 31 Punkten Vorsprung anführt! Und zwar vor seinem Teamkollegen Jaume Masia, der unter Druck auch diesmal patzte. „Ich hatte gesehen, dass Dennis die Pace hatte, so habe ich es vorgezogen, ihm zu folgen und in der letzten Runde zu überholen", gab Acosta zu Protokoll. „Die Taktik ist aufgegangen, dass das wieder so geklappt hat, ist unglaublich."

Peter Öttl hatte ein lachendes und ein weinendes Auge nach dem Rennen. Romano Fenati war mit der Husqvarna seines Teams das ganze Rennen in der Spitzengruppe und beendete es mit nur 0,77 Sekunden Rückstand auf P7. Adrian Fernández hatte eine Aufholjagd von der hinteren Gruppe bis auf P8 vor, doch fünf Runden vor Schluss knallte er Izan Guevara ins Heck und stürzte. ■

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Portimão (P) – 18. April 2021 3. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 96,432 km über 2! Runden à 4,592 km, 28 Fahrer gestartet, 24 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 23 Grad, Asphalt 35 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Punkte
1.	Pedro Acosta (E)	KTM	21	38.01,773 min	1.48,320 min	25
2.	Dennis Foggia (I)	Honda	21	+0,051 sec	1.48,326 min	20
3.	Andrea Migno (I)	Honda	21	+0,584 sec	1.48,158 min	16
4.	Ayumu Sasaki (J)	KTM	21	+0,615 sec	1.48,152 min	13
5.	Gabriel Rodrigo (RA)	Honda	21	+0,675 sec	1.47,610 min	11
6.	Niccolò Antonelli (I)	KTM	21	+0,729 sec	1.48,030 min	10
7.	Romano Fenati (I)	Husqvarna	21	+0,773 sec	1.47,978 min	9
8.	Sergio Garcia (E)	GasGas	21	+1,245 sec	1.48,169 min	8
9.	Jaume Masiá (E)	KTM	21	+12,487 sec	1.48,191 min	7
10.	Ryusei Yamanaka (J)	KTM	21	+12,508 sec	1.48,196 min	6
11.	Stefano Nepa (I)	KTM	21	+12,541 sec	1.48,257 min	5
12.	Jason Dupasquier (CH)	KTM	21	+12,593 sec	1.48,081 min	4
13.	Filip Salac (CZ)	Honda	21	+12,833 sec	1.48,196 min	3
14.	Jeremy Alcoba (E)	Honda	21	+13,743 sec	1.47,946 min	2
15.	Deniz Öncü (TR)	KTM	21	+13,788 sec	1.47,915 min	1
16.	Yuki Kunii (J)	Honda	21	+15,234 sec	1.48,618 min	-
17.	Carlos Tatay (E)	KTM	21	+18,032 sec	1.49,045 min	-
18.	Andi Farid Izdihar (RI)	Honda	21	+20,284 sec	1.49,007 min	-
19.	Riccardo Rossi (I)	KTM	21	+20,343 sec	1.48,924 min	-
20.	Darryn Binder (ZA)	Honda	21	+33,374 sec	1.48,513 min	-
21.	Maximilian Kofler (A)	KTM	21	+33,410 sec	1.49,012 min	-
22.	Lorenzo Fellon (F)	Honda	21	+36,502 sec	1.49,432 min	-
23.	John McPhee (GB)	Honda	21	+37,540 sec	1.48,442 min	-
24.	Izan Guevara (E)	GasGas	21	+1.08,552 min	1.48,480 min	-
	Nicht gewertet:					
	Kaito Toba (J)	KTM	16	+6 Runden	1.48,495 min	-

aus Kolumbien

ten Rennen als 14. In die Punkte. Der 14-jährige Österreicher Jakob Rosenthaler, der über Motocross und Supermoto in den Straßenrennsport kam, kam als NTC-Sechster in die Sichtung und wurde dann in den Cup aufgenommen. Auch er konnte in beiden Rennen jeweils als 15. beim seinem Debüt gleich zweimal punkten. Noah Dettwiler fährt nun seine dritte Saison im Rookies Cup. Doch beim diesjährigen Saisonauftakt hatte er kein Glück. Im ersten Rennen verpasste er als 17. die Punkte um ganze sechs Hundertstelsekunden. Im zweiten Rennen verschaltete er sich und überdrehte seinen Motor. ■ IP

CUP-STAND

	Fahrer	Punkte
1.	David Alonso (COL)	50
2.	Daniel Holdago (E)	33
3.	Diogo Moreira (BR)	28
17.	Freddie Heinrich (D)	2
18.	Jakob Rosenthaler (A)	2



MOTOGP

Alonso (#80) vor der Meute



ROSENTHALER

Jakob Rosenthaler: Zweimal Punkte

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Acosta	70
2.	Masiá	39
3.	Binder	36
4.	Antonelli	36
5.	Migno	29
6.	Rodrigo	25
7.	Sasaki	22
8.	Garcia	21
14.	Dupasquier	15
19.	Kofler	3

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	KTM	75
2.	Honda	56
3.	GasGas	31
4.	Husqvarna	20

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Red Bull KTM Ajo	109
2.	Avintia Esponsorama Moto3	40
3.	GasGas Gaviota Aspar	40
4.	Petronas Sprinta Racing	36
5.	Rivacold Snipers Team	35
6.	CarXpert PrüstelGP	31
7.	Indonesian Gresini Racing Moto3	27
11.	Sterilgarda Max Racing Team	20

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Migno	1.47,423 min
2.	Foggia	1.47,572 min
3.	Alcoba	1.47,702 min
4.	Garcia	1.47,900 min
5.	Rodrigo	1.47,909 min
6.	McPhee	1.48,362 min
7.	Öncü	1.48,486 min
8.	Binder	1.48,513 min
9.	Artigas	1.48,546 min
10.	Sasaki	1.48,615 min
11.	Masiá	1.48,622 min
12.	Acosta	1.48,711 min
13.	Suzuki	1.48,749 min
14.	Fenati	1.48,769 min
15.	Guevara	1.48,865 min
16.	Fernández	1.49,814 min
17.	Antonelli	1.49,834 min
18.	Salac	1.50,096 min
19.	Izdihar	1.49,153 min
20.	Kunii	1.49,435 min
21.	Toba	1.49,613 min
22.	Yamanaka	1.49,618 min
23.	Kofler	1.49,636 min
24.	Tatay	1.49,723 min
25.	Nepa	1.49,744 min
26.	Rossi	1.49,842 min
27.	Dupasquier	1.49,970 min
28.	Fellon	1.50,234 min



In Superform: Dominique Aegerter lieferte an jedem Tag mindestens eine Bestzeit ab

MotoE

Aegerter brilliert weiter

Zwei Tage lang war Dominique Aegerter Schnellster des letzten MotoE-Tests und gewann auch das Test-Rennen souverän. Erst ganz am Schluss verwies ihn Eric Granado um wenige Hundertstel von der Spitze.

Von: **Imre Paulovits**

Dominique Aegerter ist nicht zu bremsen. Nach seiner zweitschnellsten Zeit beim ersten MotoE-Test des Jahres und den Bestzeiten bei seinen Supersport-WM-Tests begann er auch den letzten MotoE-Test in der letzten Woche gleich mit der Bestzeit. Der 30-jährige Schweizer setzte sich in der zweiten Session des ersten Tages an die Spitze der Zeitenliste, bevor er in der dritten noch eine Schippe drauflegte und den Tag als Schnellster beendete. Am zweiten Tag ließ er die Vormittags-Session aus, um sich auf das Acht-Runden-Simulations-Rennen am Nachmittag zu konzentrieren. Dort fuhr er dann einen Start-Ziel-Sieg ein und gewann mit sagenhaften 10,419 Sekunden Vorsprung! Dabei verbesserte er in der dritten von acht Rennrunden den MotoE-Rundenrekord auf 1.47,259 Minuten.

Dann fand der Intact-Pilot jedoch einen Herausforderer: Am Morgen des dritten und letzten Tages verbesserte sich Aegerter nochmals auf 1.47,106 und war bis kurz vor Testende der schnellste Fahrer auf der andalusischen Strecke. Kurz vor Ende des Test legte jedoch der Brasilianer Eric Granado noch einmal nach und unterbot Aegerters Zeit um vier Hundertstelsekunden, um am Schluss mit dem neuen Rundenrekord von 1.47,065 aus Jerez abzureisen. Zu diesem Zeitpunkt waren der Schweizer und seine Mannschaft bereits mit dem letzten Feintuning für das Auftaktrennen am ersten Maiwochenende und weniger mit der Zeitenjagd beschäftigt.

Aegerter war trotzdem richtig gut gelaunt. „Natürlich hätte ich den letzten Test vor dem ersten Rennen gerne als Schnellster beendet", resümierte er. „Wir haben aber jede Session unter den ersten drei beendet. Das ist ganz wichtig für das Selbstvertrauen. Meistens war unsere Pace sehr stark, und manchmal konnte ich auch eine superschnelle Rundenzeit raushauen. Die Bedingungen haben sich von der ersten Session am frühen Vormittag bis zur letzten Session eines Tages am späten Nachmittag immer stark verändert. Am letzten Tag kam noch stark wechselnder Wind hinzu. Zum Schluss hat das Reifenkontingent auch noch eine Rolle gespielt, da ich für die letzte Session keinen neuen Vorderreifen mehr hatte. Nichtsdestotrotz haben wir immer einen super Job gemacht. Jetzt freue ich mich schon auf den Saisonbeginn."

Auch Lukas Tulovic stark

MotoE-Cupsieger Jordi Torres verlor diesmal 0,7 Sekunden auf die Bestzeit und war nur Sechstschnellster. Lukas Tulovic konnte sich erneut gut in Szene setzen, war in der Rennsimulation Vierter und schloss die drei Testtage als Achter ab. „Wir haben uns insgesamt verbessern können, und ich fühle mich bereit für den Saisonstart", so Tulovic. ■



Angriff zum Schluss: Eric Granado überflügelte Aegerter noch knapp

MOTOGP

ERGEBNISSE

MotoE-Test Jerez (E), 12.–14.04.2021, Bestzeiten

	Fahrer	Team	Zeit
1.	Eric Granado (BR)	One Energy Racing	1.47,065
2.	Dominique Aegerter (CH)	Dynavolt Intact GP	1.47,106
3.	Xavier Cardelús (E)	Avintia Esponsorama Racing	1.47,592
4.	Alessandro Zaccone (I)	Octo Pramac MotoE	1.47,667
5.	Fermin Aldeguer (E)	Openbank Aspar Team	1.47,760
6.	Jordi Torres (E)	Pons Racing 40	1.47,842
7.	Miquel Pons (E)	LCR E-Team	1.47,988
8.	Lukas Tulovic (D)	Tech3 E-Racing	1.48,085
9.	Yonny Hernández (COL)	Octo Pramac MotoE	1.48,233
10.	Hikari Okubo (J)	Avant Ajo MotoE	1.48,242
11.	Mattia Casadei (I)	Ongetta SIC58 Squadra Corse	1.48,383
12.	Matteo Ferrari (I)	Team Gresini MotoE	1.48,701
13.	Maria Herrera (E)	Openbank Aspar Team	1.48,721
14.	Andrea Mantovani (I)	Team Gresini MotoE	1.48,762
15.	Corentin Perolari (F)	Tech3 E-Racing	1.48,800
16.	Kevin Zannoni (I)	LCR E-Team	1.49,477
17.	Jasper Iwema (NL)	Pons Racing 40	1.49,574
18.	André Pires (P)	Avintia Esponsorama Racing	1.51,287


Scott Redding: Fast so schnell wie Rea letztes Jahr im Qualifying

WORLDSBK

Redding greift an

Scott Redding will Jonathan Rea endlich vom Thron stoßen. Beim Test in Aragón war er so schnell, dass er nun in der Form dafür ist. Bei Yamaha wird Garrett Gerloff immer schneller.

Von: **Imre Paulovits**

Noch ist es einen Monat hin, dass die Superbike-WM im Motorland Aragón startet, die Teams von Ducati und Yamaha machten auf der Strecke bei Alcañiz aber schon mal eine zweitägige Generalprobe. Chaz Davies, der auf dieser Strecke die meisten seiner bislang 34 Superbike-WM-Siege herausgefahren hat, zeigte am ersten Tag, dass er auch auf der GoEleven-Ducati nichts von seiner Motivation verloren hat und fuhr die Bestzeit vor den beiden Ducati-Werkspiloten Michael Ruben Rinaldi und Scott Redding.

Am zweiten Tag jedoch steigerten sich diese, wie auch Yamaha-Pilot Garrett Gerloff. Und während sich Davies nur noch um eine Zehntel steigern konnte, langte Redding richtig hin, blieb nur 13 Tausendstel hinter Jonathan Reas Pole-Position-Zeit vom letzten September und zeigte klar, was seine Zielsetzung für diese Saison ist.

Bei Yamaha fehlte Toprak Razgatlioglu weiter wegen seiner Covid-Erkrankung, Testpilot Niccolò Canepa übernahm sein Motorrad. Schließlich trumpfte aber Garrett Gerloff auf. Der 25-jährige Amerikaner, der bereits beim WM-Finale in Estoril brilliert hatte, konnte sich zum Schluss zwischen die Ducati-Piloten schieben und war entsprechend gut gelaunt. „Wir haben viele Informationen gesammelt und viele Dinge aussortiert. Das erlaubte uns, bei allen Bedingungen, die wir hier an den beiden Tagen hatten, schnell zu sein", resümierte Gerloff. „Der Wind hat öfter gewechselt, was hier die Bremspunkte völlig verändert und einen manchmal kaum einlenken lässt. So waren die Erfahrungen dieser zwei Tage sehr wertvoll. Ich habe jetzt ein starkes Paket. Und ich bin sehr glücklich, wie wir die Zusammenarbeit im Team verbessern konnten."

Supersport-Weltmeister Andrea Locatelli stürzte an beiden Tagen. „Das waren beides ganz merkwürdige Stürze", wunderte sich der 24-jährige Italiener. „Deshalb mussten wir auch den Testplan etwas umstellen. Zum Schluss konnte ich mich noch etwas verbessern, aber jetzt müssen wir erst einmal analysieren, damit ich verstehe, was ich falsch gemacht habe." Auch der Japaner Kohta Nozane machte Bekanntschaft mit dem Asphalt von Aragón, das zerrte an seinem Selbstbewusstsein. „Ich habe mich nicht leichtgetan, mich an diese Strecke zu gewöhnen", gab er zu. „Ich hatte keine gute Pace. Aber zum Glück testen wir vor dem WM-Auftakt noch einmal hier."

Lohn der Arbeit

Scott Redding arbeitete sich während seiner 144 Runden durch ein strammes Testprogramm, zeigte sich zufrieden und reiste mit viel Selbstvertrauen ab. „Ich bin sehr zufrieden mit den Fortschritten, die wir am Motorrad erzielt haben", so der 28-jährige Brite. „Ich habe mich mit dem Rennreifen sehr wohlgefühlt, dazu habe ich mein Gefühl für den Qualifyer deutlich verbessert, mit dem ich letztes Jahr Probleme hier in Aragón hatte. Ich habe mit ihm eine sehr starke Zeit fahren können und freue mich darüber deshalb, weil diese Strecke im Vorjahr eine der schwierigsten für mich war. Es waren keine einfachen zwei Tage, aber das Team hat für alle Probleme, die aufgetaucht sind, eine Lösung gefunden." ■

TESTZEITEN SUPERBIKE-WM

Superbike-WM-Test Aragón (E), 12./13. April 2021

	Fahrer	Motorrad	Bestzeit	Runden
1.	Scott Redding (GB)	Ducati Panigale V4 R	1.48,780	144
2.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	1.49,205	155
3.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	1.49,439	125
4.	Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale V4 R	1.49,775	138
5.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	1.50,257	117
6.	Tito Rabat (E)	Ducati Panigale V4 R	1.50,518	188
7.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	1.51,146	148
8.	Kohta Nozane (J)	Yamaha YZF-R1	1.51,277	118
9.	Christophe Ponsson (F)	Yamaha YZF-R1	1.52,269	107
10.	Niccolò Canepa (I)	Yamaha YZF-R1	1.53,685	36


WORLDSBK

Garrett Gerloff: Beste Yamaha


WORLDSBK

Chaz Davies: Auch im Ducati-Satelliten-Team sehr schnell

IDM

Auftakt abgesagt!

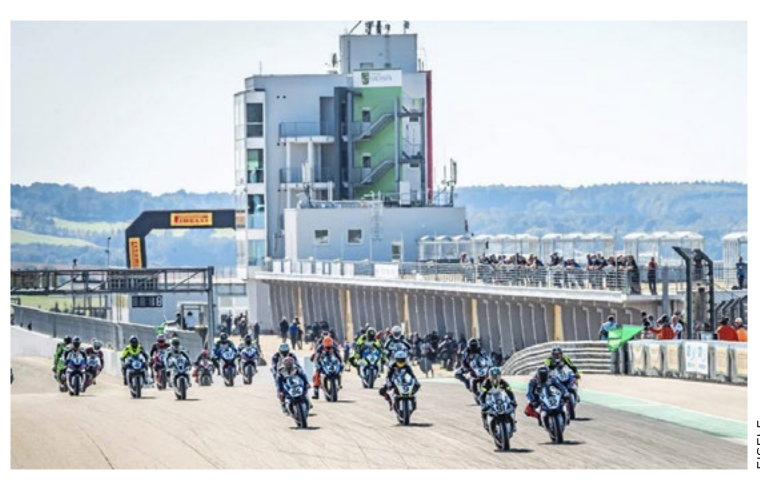
Schock für die IDM- und die Classic-Gemeinde: Beide Auftaktrennen der IDM auf dem Lausitzring und dem Sachsenring sowie der Sachsenring-Classic mussten abgesagt werden.

Von: **Toni Börner**

Die beiden ersten geplanten IDM-Rennwochenenden werden nicht stattfinden! Der Lausitzring (alle IDM-Klassen und Northern Talent Cup) und der Sachsenring (IDM-Superbike und Sachsenring Classic) mussten abgesagt werden. Während der Promoter, die Motor Presse Stuttgart, mehrfach Konzepte für die Durchführung bei den zuständigen Behörden vorlegte, war der Genehmigungs-Wille nur spärlich. Zwei bzw. drei Wochen vor den Läufen wurde nun die Reißleine gezogen.

Trotz des Ausschlusses von Zuschauern ist bis zum heutigen Tag keine sichere Genehmigung der Veranstaltung von den Behörden erteilt worden", heißt es im Absage-Statement des IDM-Teams für den Sachsenring. „Wir haben lange gekämpft, um die Rennen wie geplant durchführen zu können. Aber wir brauchen Sicherheit für alle Beteiligten, um solch ein Event zu realisieren", so IDM-Serienmanager Normann Broy.

„Das betrifft die Organisatoren, die Partner, Teams und Fahrer. Diese Sicherheiten fehlten uns sowohl in Form von behördlichen Zusagen als auch dem Sicherstellen der nötigen medizinischen Versorgung in der Region. Dadurch hätten wir ein unkalkulierbares Risiko eingehen müssen. Dies können wir aufgrund unserer Verantwortung gegenüber allen Beteiligten und dem Respekt gegenüber der Pandemie-Situation nicht tun. Zusätzlich lassen die aktuellen nationalen und internationalen Beschränkungen einen geregelten und fairen Ablauf der Meisterschaftsläufe nicht zu. Folglich mussten wir zwei Wochen vor dem angesetzten IDM-Auftakt diese Entscheidung treffen." ■



EISELE

IDM auf dem Sachsenring: Keine Genehmigung von den Behörden

Supersport-WM

Zwei Siege für Öttl

Als Saisonvorbereitung für die WM fuhr Kawasaki-Werkspilot Philipp Öttl den ersten Lauf der Italienischen Meisterschaft in Mugello mit – und gewann beide Rennen.

Von: **Imre Paulovits**

Neben Philipp Öttl fuhren auch der zweite Puccetti-Kawasaki-Pilot Can Öncü und vier weitere WM-Piloten in Mugello mit. Es war aber Öttl, der das Wochenende dominierte. Bereits am Freitag überzeugte er mit der Bestzeit und holte am Samstag endgültig die Pole-Position für die beiden Rennen.

Im ersten Rennen konnte er sich zum Schluss deutlich absetzen. Im zweiten wiederholte er dieses Spiel, wobei er seine eigene Rennzeit um sechs Sekunden unterbot und den Rundenrekord von Weltmeister Andrea Locatelli aus dem Vorjahr verbesserte. „Das Qualifying verlief sehr gut, und ich hatte Spaß bei den Rennen", grinste Öttl. „Es war ein gutes Training, da das Adrenalin des Rennens vorhanden war und das Team wieder mit all dem Stress und dem Geist der Rennen arbeitet. Dies wird vor der Eröffnungsrunde sehr nützlich sein. Über das Ergebnis bin ich sehr froh und denke, gut für die Weltmeisterschaft vorbereitet zu sein. Jetzt ist vor dem WM-Start noch ein Test in Aragón geplant." ■



PUCCETTI

Philipp Öttl in Mugello: Überlegener Supersport-Fahrer des Wochenendes

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM

Das bislang noch nicht terminierte Rennen im portugiesischen Estoril hat nun einen Platz im Kalender bekommen: Es findet eine Woche nach dem WM-Auftakt in Aragón, vom 28. bis 30. Mai statt. So konnte die Dorna eine weitere Kollision mit der MotoGP nicht vermeiden. Auch am 17.–19. September kollidieren mit Misano und Barcelona sowie am 1.–3. Oktober mit Motegi und Portimão und am 12.–14. November mit Valencia und dem Mandalika Road Circuit die beiden höchsten Motorrad-Weltmeisterschaften.

IDM

Trotz der Absage der beiden Auftakt-Events haben mehrere IDM-Teams und -Piloten eine Trainingsveranstaltung von Bike Promotion in der Motorsport Arena Oschersleben genutzt. Max Enderlein war mit seinem eigenen neuen Team in der Supersport-600-Klasse dabei, zusammen mit Teamkollege Jan-Ole Jähnig. Auch GERT56, die aus der Langstrecken-Weltmeisterschaft in die IDM umsteigen, fuhren ihren ersten Rollout mit der neuen BMW M 1000 RR. Lucy Glöckner testete erstmals ihr Superbike, Rico Löwe die S 1000 RR für den Pro Superstock Cup. Stammfahrer Toni Finsterbusch war verhindert, daher sprang Reserve-Fahrer Julian Puffe ein.

ENDURANCE-WM

Die 24 Stunden von Le Mans haben mit dem 12./13. Juni 2021 einen neuen Termin bekommen und sind damit vorerst nur verschoben. Bei der German Speedweek Oschersleben ist die EWC vorerst auch abgesagt. Für diesen Termin bleibt derzeit noch der parallel geplante IDM-Lauf bestehen, es gibt aber noch keine näheren Infos oder Entscheidungen, ob dieser stattfinden kann. Die Motorsport Arena könnte eventuell Ende des Sommers wieder für beide Veranstaltungen einspringen.



Sieger, außer Konkurrenz: Thomas Oldrati vom Honda-Werksteam

PAIRAN

Das Beste für die Gäste

Nach einem Jahr Corona-bedingter Zwangspause wurde der Auftakt der Enduro-EM im italienischen Colle di Tora gefahren. Die größten Lorbeeren ernteten am Wochenende die Gäste aus der Weltmeisterschaft.

Von: **Robert Pairan**

Das italienische Honda-Werksteam nutzte den EM-Lauf zum Training unter Wettbewerbsbedingungen, denn die WM beginnt erst in zwei Monaten. Am Ende belegten die drei Fahrer Thomas Oldrati (I), Theophile Espinasse (F) und Roni Kytönen (FIN) die Plätze 1 bis 3 in der Gesamtwertung aller Klassen. Kytönen war vor zwei Jahren Europameister aller Klassen und stieg danach in die WM auf, er kennt also das Umfeld.

Bester Fahrer in der Wertung der Europameisterschaft, die noch drei weitere Läufe umfasst, wurde bei diesem Auftakt der Italiener Enrico Rinaldi. Bei ihm gibt es durchaus Ähnlichkeiten zu Kytönen, denn beide fahren bzw. fuhren in der Junioren-Klasse und haben einen Vater, der selbst bereits Enduro-Weltmeister war.

Mario Rinaldi fährt heute als Strecken-Inspektor für die italienische Meisterschaft. Doch davon konnte sein Sohn sicher nicht profitieren – er macht mit dem GasGas-Team sein eigenes Ding. Was sich aber wohl übertragen hat, ist der unspektakuläre, runde Fahrstil des Vaters, den der Sohn völlig unaufgeregt über die steinigen Sonderprüfungen zauberte. Am ersten Tag hatte er sich noch seinem Landsmann Diego Nicoletti geschlagen geben müssen, doch der kam am zweiten Tag nicht über Platz 9 hinaus,

> Am zweiten Tag wurde die letzte Runde gestrichen. Bei Gewitter und Schneefall war darüber kein Fahrer unglücklich.

nachdem er in der Crossprüfung der zweiten Runde einige Zeit verloren hatte. Sich noch zu verbessern, dazu hatte Nicoletti keine Gelegenheit mehr, denn zu diesem Zeitpunkt war die dritte und letzte Runde bereits gestrichen worden.

Aufgrund der Wetterkapriolen in der letzten Stunde war darüber anschließend kein Fahrer unglücklich. Tatsächlich war die Strecke bei heftigem Gewitter, teilweise mit Graupel- und Schneeschauern, besonders rutschig und anspruchsvoll zu fahren.

Viele Fahrer schafften die vorgegebenen Zeiten nicht mehr, und einige blieben dadurch letztlich auf der Strecke.

Von den 16 deutschen Teilnehmern war Davide von Zitzewitz der Schnellste, obwohl er gleich am ersten Tag, in der allerersten Sonderprüfung einen Sturz hatte und einige Zeit einbüßte. Danach kam der vierfache Deutsche Meister immer besser in Schwung: „Ich bin jetzt zum ersten Mal die 450er-KTM gefahren. Den ganzen Winter hatte ich auf der 350er-Motocross trainiert. Nach einem heftigen Sturz vor 14 Tagen bin ich dann nicht mehr gefahren."

Zweitbester Deutscher war am ersten Tag Yanik Spachmüller, der vor 14 Tagen erst von KTM auf eine GasGas umgestiegen war: „Ich wollte unbedingt einmal ein Motorrad mit einem Umlenk-Federungssystem fahren, so wie das der Zitzewitz schon immer macht." Aber ausgerechnet die 450er von Zitzewitz hat diese Saison keine Umlenkung …

Doch daran lag es nicht, dass Spachmüller am zweiten Tag im ersten Extremtest stürzte: „Danach war einfach der Tag gelaufen, ich hab es nicht mehr hinbekommen." Deshalb konnte ihn Junior Tristan Hanak knapp überholen, nachdem er am ersten Tag noch deutlicher zurückgelegen hatte: „Ich bin einfach entspannt gewesen, hatte keine Fehler gemacht und bin so in der Klasse sogar auf den dritten Platz gefahren."

Die besten Platzierungen holte sich aber Arne Domeyer, der vor drei Jahren schon Europameister in der Seniorenklasse geworden war. Mit den Plätzen 3 und 2 belegte er nach beiden Tagen Platz 2 in der Klasse: „Für einen fast 45-Jährigen ist das nicht schlecht", meinte er augenzwinkernd. ■



PAIRAN

EM-Spitzenreiter: Enrico Rinaldi

ENDURO-EM

Colle di Tora (I), 17. April

1.	Thomas Oldrati (I), Honda 48.06,17 min
2.	Theophile Espinasse (I), Honda +21,74 s
3.	Diego Nicoletti (I), Husqvarna +59,84 s
4.	Roni Kytönen (FIN), Honda +1.03,55 min
5.	Enrico Rinaldi (I), GasGas +1.06,39 min
6.	Maurizio Micheluz (I), Husqv. +1.33,61 m
7.	Giuliano Mancuso (I), Fantic +1.37,02 mi
8.	Krystof Kouble (CZ), Sherco +1.42,36 m
9.	Thibaut Passet (F), Beta +2.08,75 min
10.	Samuele Bernardini (I), Honda +2.17,00
30.	Davide v. Zitzewitz (D), KTM +4.06,47 m
42.	Yanik Spachmüller (D), GasGas +5.06,79

Colle di Tora (I), 18. April

1.	Thomas Oldrati (I), Honda 31.43,24 min
2.	Theophile Espinasse (I), Honda +1,86 s
3.	Roni Kytönen (FIN), Honda +29,28 s
4.	Enrico Rinaldi (I), GasGas +38,87 s
5.	Samuele Bernardini (I), Honda +49,32 s
6.	Maurizio Micheluz (I), Husqv. +52,99 s
7.	Krystof Kouble (CZ), Sherco +59,06 s
8.	Jaromir Romancik (CZ), Sherco +1.15,91
9.	Diego Nicoletti (I), Husqv. +1.18,17 min
10.	Oskar Ljungstrom (S), Husqv. +1.20,69
24.	Davide v.Zitzewitz (D), KTM +2.07,25min
55.	Tristan Henak (D), GasGas +3.59,88 min

EM-Stand nach 2 von 9 Tagen

1.	Enrico Rinaldi	37
2.	Diego Nicoletti	30
3.	Maurizio Micheluz	30
4.	Samuele Bernardini	26
5.	Kristof Kouble	24
6.	Giuliano Mancuso	18
7.	Jaromir Romancik	18
8.	Thibaut Passet	16
9.	Pierre Dubost (F)	15
10.	Enrico Zille (I)	13
11.	Oskar Ljungström	9
12.	Tommaso Montanari	7

Er ist wieder da!

HRC

Cooper Webb (KTM) und Ken Roczen (Honda) teilten sich die Tagessiege in Atlanta. Die Tabelle der Supercross-WM nach 15 von 17 Rennen führt weiterhin der Amerikaner an. Die Entscheidung wurde aber durch Roczens starkes Comeback bis zum Serienfinale in Salt Lake City vertagt.

Von: **Frank Quatember**

It ain't over, till the fat Lady sings. So bezeichnen die Amerikaner eine scheinbar aussichtslose Situation im Sport, bei der die endgültige Entscheidung aber noch nicht gefallen ist. Das passt haargenau auf den dramatischen Zweikampf um die Krone der Supercross-WM der Erzrivalen Webb und Roczen.

Nach verflixten sieben Rennen ohne Sieg fand der Thüringer Ken Roczen in die Spur zurück und dominierte Atlanta 2 vorletzten Dienstag. Von der ersten Sekunde an wirkte der Honda-Pilot wie ausgewechselt und demonstrierte bereits im Qualifying sein verloren geglaubtes Mojo. Weiter ging es im Vorlauf, Kenny gewann den Holeshot und beherrschte das Rennen, während Tabellenführer Cooper Webb als Vierter unauffällig fuhr. Im zweiten Vorlauf ließ KTMs Nr. 2, Marvin Musquin, mal wieder alte Klasse aufblitzen und setzte sich vor Landsmann Dylan Ferrandis durch. Für Mitfavorit Jason Anderson wurde es schmerzhaft, als ein Kontrahent den Husky-Star mit einem irren Sturzflug abräumte. Da kamen Erinnerungen an die Szene beim MXoN 2016 in Maggiora hoch! „El Hombre" biss auch diesmal auf die Zähne und setzte sich im anschließenden Hoffnungslauf sicher durch.

Der bessere Wellenreiter

Der Kampf um den Sieg im 450er-Finale wurde wie erwartet noch in der ersten Minute entschieden. Das Honda-Duo Sexton und Roczen übernahm die Führung vor Kurve 1, doch Cooper Webb schaffte es wie so oft, sich durch die Startkurve zur Führung zu mogeln. Doch diesmal setzte der Deutsche auf Angriff, riskierte alles und schaffte es, Webb bis zum ersten Waschbrett hinter sich zu halten. Dort fiel schnell die Entscheidung, denn Roczen ist der deutlich bessere „Wellenreiter". Webb begann nun zu schwächeln und musste nacheinander Sexton, Justin Barcia und Jason Anderson passieren lassen. Als auch noch der schlecht gestartete Eli Tomac zum Angriff blies, versuchte der KTM-Star den Schalter noch mal umzulegen. Webb erhöhte das Tempo und machte Druck auf Justin Barcia. Doch nicht umsonst ist der GasGas-Pilot dafür bekannt, allergisch auf Überholversuche zu reagieren. Der Spitzenreiter touchierte das Hinterrad der GasGas, stürzte und kam am Ende nur als Sechster ins Ziel, während Roczen außer sich vor Freude seinen überraschenden Sieg feierte. „Ich habe niemals die Hoffnung verloren. Heute haben sich die Dinge gewendet, von Beginn an bin ich aggressiv gefahren und hab mich fantastisch gefühlt. Wir haben auch einiges am Motorrad geändert – und das hat sich ausgezahlt."

Doppelsieg für Honda

Mit dem Doppelsieg für Honda (Chase Sexton sicherte Rang 2) endete der zweite Abend in Atlanta. Dritter wurde der tapfere Jason Anderson, der Justin Barcia im Duell um das Podium keine Chance ließ. Die Champions Tomac und Webb kämpften mit sich und der Strecke und mussten Federn lassen. Für Yamaha-Pilot Malcolm Stewart endete der Abend schmerzvoll nach einem spektakulären Überschlag unmittelbar nach dem Start.



ALIGN MEDIA

Alte Klasse: Webb musste mit Teamkollege Musquin kämpfen



ALIGN MEDIA

Mitten drin: Webb (#2) vorn, rechts Anderson (#21), Roczen links neben Barcia (#51)

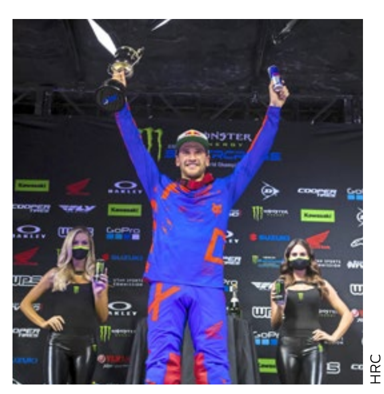
Atlanta, die Dritte: Nach den ersten Eindrücken im Training und der Qualifikation sprach vieles für den Mattstedter, der deutlich schneller als Webb unterwegs war. Das galt auch für seinen Teamkollegen Sexton, der im ersten Vorlauf bärenstark Eli Tomac und Aaron Plessinger zum Sieg passierte. Äußerst sehenswert war auch der Ritt vom wiedergenesenen Malcolm Stewart durch das Waschbrett vorbei an Tomac und Plessinger auf Platz 2. Im zweiten Vorlauf schoss Webb aus dem Startgatter zum Holeshot und übernahm die Spitze, während Roczen eingeklemmt wurde. Der Thüringer arbeitete sich rasend schnell auf Rang 3 vor, dort war aber Endstation. Webb zeigte sich stark verbessert. Er verlor zwar noch das heiße Duell gegen Anderson, war aber im Kampfmodus für das anstehende Finale.

Als das Gatter fiel, hatte Yamaha-Pilot Plessinger die beste Reaktion und erreichte als Startsieger vor Roczen die erste Kurve. Webb folgte als Fünfter und griff sofort Geheimfavorit Anderson an. Der sprang zu kurz, dadurch krachte der nachfolgende Franzose Ferrandis in sein Hinterrad, und beide nahmen eine Bodenprobe. Ken Roczen konnte kurz darauf Plessinger im Waschbrett passieren und war nun in seiner Lieblingsposition. Der Deutsche konnte die Führung vor Webb bis auf zwölf Sekunden ausbauen, das Rennen schien gelaufen. Doch 2021 ist alles möglich, Roczen stürzte ausgerechnet im Waschbrett und „Pitbull" Cooper Webb hatte Blut geleckt. „Als ich meine Chance nach Kens Sturz erkannte, bin ich die verdammten Whoops wie ein Irrer gefahren. Gott sei Dank ist es gut gegangen", jubelte Webb.

Die härtesten Whoops

„Es war ein schönes Geschenk von Ken, eigentlich wäre es ein solider Platz 2 geworden. Das waren bei Weitem die härtesten Whoops, die ich je gefahren bin. Die Whoops waren heute entscheidend, der Schlüssel zum Sieg oder der Grund für die Niederlage."

Ken Roczen zeigte nach dem Sturz Nerven, verlor komplett seinen Rhythmus und hatte dem anstürmenden Webb nichts mehr entgegenzusetzen. Auch ein Fehler von Webb in der Schlussrunde nützte Roczen nichts mehr. „Es nervt", ärgerte



HRC

Roczen: Sieben Rennen gewartet

sich der Honda-Pilot. „Beim Sturz hat sich der Lenker verbogen, das hat Zeit gekostet. Wir haben heute den Sieg verpasst. Aber 16 Punkte Abstand ist trotzdem eng, und in Salt Lake City kann noch vieles passieren."

Als Dritter kam Eli Tomac ins Ziel, die Titelverteidigung hat der Kawasaki-Star längst abgeschrieben. Plessinger und Justin Barcia komplettierten die Top 5.

Aus deutscher Sicht von Interesse war der Auftritt von Dominique Thury in der 250er-Klasse Westcoast. Wie gewohnt zeigte der Chemnitzer seine Stärken, kam aber im Hoffnungslauf nicht über Rang 10 hinaus und verpasste das Finale. ■

SUPERCROSS-WM

Atlanta (USA), 13. April

1.	Ken Roczen (D)	Honda
2.	Chase Sexton (USA)	Honda
3.	Jason Anderson (USA)	Husqvarna
4.	Justin Barcia (USA)	GasGas
5.	Eli Tomac (USA)	Kawasaki
6.	Cooper Webb (USA)	KTM
7.	Marvin Musquin (F)	KTM
8.	Aaron Plessinger (USA)	Kawasaki
9.	Dean Wilson (GB)	Husqvarna
10.	Joey Savatgy (USA)	KTM
11.	Dylan Ferrandis (F)	Yamaha
12.	Martin Davalos (USA)	KTM
13.	Broc Tickle (USA)	Honda
14.	Max Anstie (GB)	Suzuki
15.	Tyler Bowers (USA)	Kawasaki

Atlanta (USA), 17. April

1.	Cooper Webb (USA)	KTM
2.	Ken Roczen (D)	Honda
3.	Eli Tomac (USA)	Kawasaki
4.	Aaron Plessinger (USA)	Yamaha
5.	Justin Barcia (USA)	GasGas
6.	Malcolm Stewart (USA)	Yamaha
7.	Dylan Ferrandis (F)	Yamaha
8.	Dean Wilson (GB)	Husqvarna
9.	Marvin Musquin (F)	KTM
10.	Chase Sexton (USA)	Honda
11.	Joey Savatgy (USA)	KTM
12.	Martin Davalos (EQ)	KTM
13.	Broc Tickle (USA)	Honda
14.	Jason Anderson (USA)	Husqvarna
15.	Kyle Chisholm (USA)	Yamaha

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 15 von 17 Läufen

1.	Cooper Webb	339 Punkte
2.	Ken Roczen	323
3.	Eli Tomac	299
4.	Justin Barcia	264
5.	Aaron Plessinger	234
6.	Jason Anderson	220
7.	Malcolm Stewart	209
8.	Dylan Ferrandis	199
9.	Marvin Musquin	182
10.	Joey Savatgy	178
11.	Dean Wilson	139
12.	Martin Davalos	124
13.	Chase Sexton	123
14.	Zach Osborne (USA), Husqvarna	123
15.	Adam Cianciarulo (USA), Kawasaki	120

NACHRICHTEN

GP TETEROW WIEDER ABGESAGT

Wie erwartet mussten vergangenen Mittwoch der deutsche Speedway-Grand-Prix in Teterow (23.5.) und das berühmte Bergringrennen (24.5.) wegen der steigenden Inzidenzzahlen und staatlichen Beschränkungen abgesagt werden. Damit muss der MC Bergring das 100. Bergringrennen nochmals, auf Pfingsten 2022, verlegen. Überraschenderweise haben FIM und Promoter IMG keine Verschiebung des deutschen GPs in den Herbst in Aussicht gestellt. Auch die übliche Floskel einer „Verschiebung auf 2022" findet sich nicht. Der Vertrag von IMG mit der FIM läuft am 31.12. aus. Obwohl aktuell nur noch acht Rennen auf dem Kalender stehen, sprach Paul Bellamy von IMG davon, dass man in Kürze einen neuen Kalender mit elf Rennen veröffentlichen wolle. Derzeit wäre der Saisonbeginn am 5. Juni in Prag.

TIM APOLLE ZUR HARDENDURO-WM

Enduro-Pilot Tim Apolle (24) wird an der bevorstehenden FIM-Hardenduro-WM teilnehmen. Für den Mann aus Billroda, der seit diesem Jahr für den italienischen Hersteller Betamotor an den Start geht, beginnt das Abenteuer Weltmeisterschaft vom 7. bis 9. Mai beim Extreme XL im portugiesischen Lagares.

POLNISCHER SAISONSTART AM 6. MAI

Nun ist klar: Wittstock soll sein erstes Match der 2. polnischen Speedway-Liga am 6. Mai (12 Uhr) zu Hause gegen Poznan austragen. Landshuts Premiere ist am 8. Mai (12 Uhr) in Daugavpils (Lettland). Am 13. Mai (18 Uhr) kommt es zum innerdeutschen Kracher Landshut – Wittstock. Die Rennen werden vom polnischen Sender Motowizja live übertragen. Landshut rechnet damit, ohne Zuschauer fahren zu müssen, Wittstock hat bislang noch keine behördliche Genehmigung.



MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Aston Martin



DBS Superleggera Tuning, Sportfahrwerk, Felgen, Auspuffanlagen, Spurverbreiterung. Wir realisieren jeden Kundenwunsch mit TÜV! Tel.: +49 (0) 5264-8601 Mail: info@mariani.de H

Audi



RS 6, sofort: neu ohne km und EZ, navarra-blau-met./schwarz, 132.000,- €. Tel. 0172/8667555

BMW



xDrive50i Baureihe X5 (F15)(2013->), EZ 12/2015, 99898 km, 330 kW (448 PS), black saphire metallic, 35.555,- €. Kraus + Schröder OHG, Hauptstr. 35, 61350 Bad Homburg, Tel. 0172/8588788 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56263

BMW Alpina

Suche Alpina Fzg. bis 2003. 0172/8339378 H

Jaguar

ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und gebr., alle Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H



C-Type, Bj. 8/1958, 1600 mls, 221 kW (300 PS), blau marathonblau, einmalig, 3,8 Liter 6-Zylinder Rennmotor, Rennbremsen, H-Kennzeichen, umfangreich dokumentiert. WGA 170.000,- €. 2 Besitzer, RHD, Holzlenkrad, Speichenräder, Leder, Top Zustand VB 139.000,- €. 83435 Bad Reichenhall, Tel. 0175/7307558

mehr: motor-klassik.de Nr. 56250

Lamborghini

Silhouette gesucht. Tel. 0171/4167106 H

Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. asfimo GmbH Tel. 02402/768989 H

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88
Fax 0711/1 82 - 25 50

Bestellservice* und Abo-Service
motorsportaktuell@dpv.de
***Bitte Bankverbindung angeben**

Chiffre

Zuschriften richten Sie bitte an:
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG



MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Mercedes



E 220 D, AMG Cabrio, neuw. Sammlerstück, nur 9000 km, 24 Mon. Junge Sterne Garantie, EZ 12/2017, Service neu, NP 67.497,- € jetzt nur 37.950,-. 0170/6823950



AMG Optik für alle Mercedes, 63AMG Auspuff und Panamericana Grill zum Aktionspreis! Sprechen Sie uns jetzt an... Tel.: +49 (0) 5264-8601 Mail: info@mariani.de H



SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee varex@varex.com, 08022/6607080 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56239



1955 Mercedes 300 SL Flügeltürer, siehe Cargold YouTube. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, www.cargold.com H



SL 280 SL Pagode BRABUS Classic, EZ 01/1968, 0 km, 125 kW (170 PS), 542 dkl.lrot / 040 schwarz, Leder schwarz, • BRABUS Classic 6 Sterne Komplett-restauration, BRABUS Classic 2-Jahres-Garantie, 298.000,- € (MwSt. awb.) BRABUS GmbH, Brabus-Allee, 46240 Bottrop, 02041-777-0, www.brabus.com H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56244

SL 280, Bj. 1994, 18590 km, Gutachten/TÜV, Zustand 1, nicht mehr auf dem Markt zu finden, blauschw.-met., Sonderausst., Schaltgetr., Hardtop, Kindersitze, schwarzes Leder. Tel. 0163/1746238

Nissan



"AM für Jedermann" 350 Z - Unikat! SEHR gepflegt, 1. Hd., unfallfr., 20" Alu, tiefer - breiter, Sportauspuff, Wahnsinns Sound, alles TÜV, 26.900,-. 02651-491659

Porsche

Privat sucht top gepflegten 991 Targa 4 S, bis 40000 km, max. 2. Hd., Tel. 0176/17911791



993 Carrera 4 (Allrad), 138500 km, 200 kW (272 PS), 6-Gang, silber, Leder schwarz, Navi, Klima, NR-Fzg., 67.900,- €. 40477 Düsseldorf, Tel. 0160/96891912

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56222





911 3.0 SC Targa, 1980, 1. Hd., toporig. H-Kennz., gr. KD neu, Leder, Klima, 63.500,- €, Inz. mögl. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089/74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56279





Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H





www.berlin-tuning.com H





VW Bus Typ2 / T1, EZ 07/1973, 1648 km, 32 kW (43 PS), orange, € 56.900,- €. Hangar 426 GmbH, Emmericher Str. 108, 47138 Duisburg, Tel. 0170 1617018, www.hangar426.com H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56246

>>>Das exklusive Understatement<<<
Wir beraten Sie gerne:
www.feine-cabrios.de
info@feine-cabrios.de
FON: +49-8453-347467 H



VW Bus Typ 2 / T1, EZ 07/1961, 42088 km, 22 kW (30 PS), nevada grau, Winker, 57.900,- €. Hangar 426 GmbH, Emmericher Str. 108, 47138 Duisburg, Tel. 0170/1617018, www.hangar426.com H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56247



Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H









Kat kaputt? Preiswerte Neubestückung Tel. 07231/101000. www.uni-kat.de H



Verk. PVM-Schmiedefelgen für Honda SC77SP, 990,-. Tel. 0157/33404003

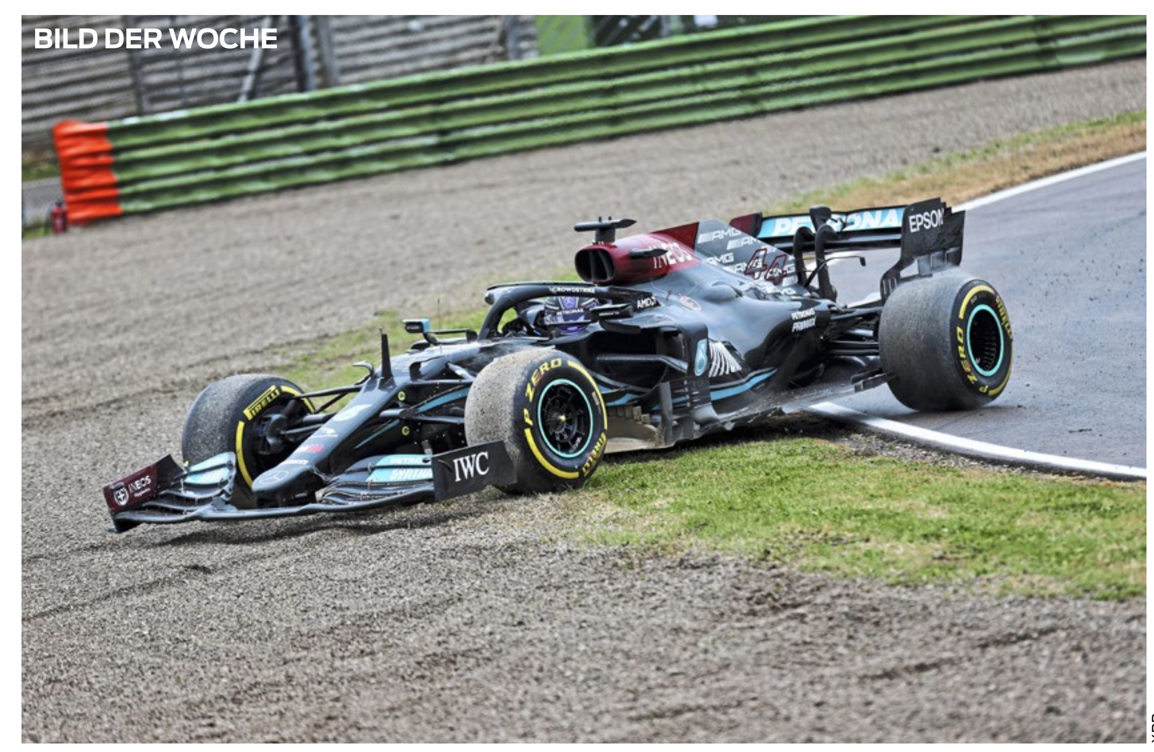


Achtung: Honda RS500 V3 2-Takt Rennmaschinenersatzteile: Getriebe, Zylinder-Kolben, Getriebebock-Kolben, Verkleidung, Sitzbank, Kupplung, Ritzel, Kettenräder, Räder, Auspuff unten, vieles mehr. Tel. 0171/7742740

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Claus Mühlberger, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe



XPB

Weltmeister im Rückwärtsgang: Lewis Hamilton befreit sich aus dem Kiesbett der Tosa-Kurve und wird noch Zweiter

Für Fans ein Flop
Formel 1 im Fernsehen
MSa 18/2021

Felix Austria! Gott sei Dank haben wir in Österreich gleich zwei frei empfangbare Sender, die F1 und MotoGP übertragen. Nur in Europas Autoland Nr. 1 findet sich kein einziger Sender, der dem Beispiel folgt und Millionen von Fans im Regen stehen lässt. Aber Hauptsache, jedes noch so unwichtige Fußballspiel wird möglichst auf mehreren Sendern gleichzeitig übertragen …

Albrecht Nothegger
A-6370 Kitzbühel

Ich kann der Einschätzung von Christian Horner nicht zustimmen: Das Rennen war für die Zuschauer ein Flop. Kaum einer konnte den interessanten Verlauf live erleben. Die Tribünen waren leer, und das Rennen wurde nur im Bezahlfernsehen übertragen. Resultat: nur ein Viertel der sonst üblichen Zuschauer.

Ralf Zeigermann
D-25335 Elmshorn

Umwelt-Fauxpas
Versand in Plastikfolie
MSa 18/2021

Ich bin entsetzt: Nach 25 Abo-Jahren erhalte ich heute die aktuelle Ausgabe in PLASTIKFOLIE verpackt. Warum zurück in die Umwelt-Steinzeit? Ich würde mir stattdessen wünschen, das Heft wieder geklammert zu erhalten. Ansonsten bin ich noch immer ein begeisterter MSa-Leser!

Klaus Reichelsdorfer
D-90765 Fürth

Heute kam meine MSA erstmals in Folie eingeschweißt. Bitte sagt eurem neuen Abo-Service, dass das so nicht geht. Die Folie ist ein Umweltverbrechen und bei einer Zeitung völlig unnötig.

Martin Scholz
D-30952 Ronnenberg

Anmerkung der Redaktion:
Wir bitten die Zustellung von Motorsport aktuell in Plastikfolie zu entschuldigen. Hierbei hat es sich auf Grund von technischen Problemen beim Druck der Adressaufkleber für die Auflage von Heft 19 um einen einmaligen Vorgang gehandelt, der sich laut Auskunft unserer Druckerei und des Vertriebspartners nicht wiederholen wird.

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.



28. April: Freies Fahren Nürburgring-Nordschleife (Pkw)
13. Mai: Freies Fahren am Bilster Berg (Pkw)
2. Juni: Freies Fahren Motorsport Arena Oschersleben (Pkw/Bikes)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

Termine

TV-Programm

Automobil

Samstag, 24. April

14.30	Formel E Valencia, 1. Rennen **LIVE**	SAT.1
14.45	Formel E Valencia, 1. Rennen **LIVE**	ORF 1

Sonntag, 25. April

13.00	Rallye-WM Kroatien, Power Stage **LIVE**	Servus TV
13.30	Formel E Valencia, 2. Rennen **LIVE**	SAT.1
13.45	Formel E Valencia, 2. Rennen **LIVE**	ORF 1
18.00	IndyCar Series, St. Petersburg **LIVE**	Motorvision TV*
19.30	NASCAR Cup Series, Talladega **LIVE**	Sport 1+*
19.30	Speed – das Motorsportmagazin	Servus TV
20.00	NASCAR Truck Series, Richmond (Zus.)	Motorvision TV*
21.45	AvD Motor & Sport Magazin **LIVE**	Sport 1
23.00	Porsche GT Magazin	Sport 1
23.30	Rallye-WM Kroatien, Highlights	Sport 1

Montag, 26. April

16.45	Diverse Rallye-Sendungen (bis 20.00)	Motorvision TV*
20.00	NASCAR Cup Series, Talladega (Zus.)	Motorvision TV*

Motorrad

Samstag, 24. April

ab 13.35	Diverse Motorrad-Sendungen (bis 16.25)	Motorvision TV*

Montag, 26. April

ab 20.55	Diverse Motorrad-Sendungen (bis 00.15)	Motorvision TV*

Livestream/Internet

Freitag, 23. April

15.00	12h Le Castellet, Qualifying **LIVE**	24hseries.com
20.00	12h Le Castellet, Nachttraining **LIVE**	24hseries.com
22.00	Rallye-WM Kroatien, 1. Tag (Zus.)	redbull.tv

Samstag, 24. April

07.15	Formel E Valencia, FP1 **LIVE**	ran.de
08.00	Super Formula Suzuka, Qualifying **LIVE**	redbull.tv
09.10	Formel E Valencia, FP2 **LIVE**	ran.de
ca. 09.45	12h Le Castellet, Rennen **LIVE**	24hseries.com
10.45	Formel E Valencia, 1. Qualifying **LIVE**	ran.de
14.30	Formel E Valencia, 1. Rennen **LIVE**	ran.de
22.00	Rallye-WM Kroatien, 2. Tag (Zus.)	redbull.tv

Sonntag, 25. April

07.00	Super Formula Suzuka, Rennen **LIVE**	motorsport.tv*
07.15	Super Formula Suzuka, Rennen **LIVE**	redbull.tv
07.55	Formel E Valencia, FP3 **LIVE**	ran.de
09.45	Formel E Valencia, 2. Qualifying **LIVE**	ran.de
13.30	Formel E Valencia, 2. Rennen **LIVE**	ran.de
22.00	Rallye-WM Kroatien, 3. Tag (Zus.)	redbull.tv

* kostenpflichtig

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

22.–25.04.	Rallye-WM, Kroatien	HR
24.04.	24h Series, 12h Le Castellet	F
24.04.	RCN/GLP 2. Lauf, Nürburgring	D
24./25.04.	Formel E, Valencia (2 Rennen)	E
24./25.04.	NASCAR Xfinity/Cup, Talladega	USA
25.04.	IndyCar Series, St. Petersburg	USA
25.04.	Super Formula, Suzuka	J

Motorrad

24.04.	Supercross-WM, Salt Lake City (1)	USA
25.04.	Moto2-EM/Moto3-Junior-WM, Estoril	P

Vorschau


XPB

Formel-1-Interview: Günther Steiner arbeitet mit zwei Rookies am Neuaufbau


FORMULA E

Formel E: In Valencia bestreitet die Elektro-Rennserie ihre nächsten WM-Läufe


ADAC

ADAC GT Masters: In Oschersleben finden die Tests vor dem Saisonstart statt



CEV

Im portugiesischen Estoril beginnt auch die Saison der Moto3-Junior-WM



LESERWAHL
BEST BRAND
2020
KATEGORIE MOTORRAD
Auspuffanlagen
Heft 17/21
MOTOR SPORT aktuell

VERTRAUEN ZÄHLT

DIE MOTORSPORT AKTUELL-LESER HABEN AKRAPOVIČ IN ZWEI KATEGORIEN ZU IHRER FAVORISIERTEN ABGASANLAGE GEKÜRT: AUTOMOBIL SPORT-AUSPUFFANLAGEN UND MOTORRAD AUSPUFFANLAGEN! ALS HERSTELLER VON PREMIUM-ABGASANLAGEN MIT RACING-DNA WISSEN WIR DIESE ANERKENNUNG UNSERER ARBEIT ÜBERAUS ZU SCHÄTZEN.



AKRAPOVIČ D.D., MALO HUDO 8A, 1295 IVANČNA GORICA, SLOWENIEN
WWW.AKRAPOVIC.COM

AKRAPOVIČ
30 YEARS